

# lijn 132 : charleroi - mariembourg

Als je de kaart van het Belgische spoorwegnet op het hoogtepunt van zijn ontwikkeling bekijkt, word je getroffen door een wirwar van lijnen in het gebied Tussen-Samber-en-Maas. Vergelijk je die kaart met de huidige situatie, dan rijzen er wel enkele vragen. Van het toenmalige drukke verkeersnet wordt nu, na de rationalisatie die de NMBS ook daar diende door te voeren, immers alleen nog maar het baanvak Charleroi - Walcourt - Mariembourg voor het reizigersverkeer gebruikt. Wat is er dan wel gebeurd?

## Wel en wee van een lijn

Al in 1834 bestaat er een plan voor het aanleggen van een spoorweglijn in de streek Tussen-Samber-en-Maas, opgemaakt door een zekere De Puidt en Co. Het ontworpen tracé vertrekt van de «route de Lodelinsart» te Châtelet, volgt de vallei van de Samber tot Marchienne, loopt stroomopwaarts langs de Eau-d'Heure tot voorbij Silenrieux en overschrijdt vervolgens te Cerfontaine, waar het gebruik maakt van een dubbel hellend vlak, de waterscheidingslijn van Tussen-Samber-en-Maas. Vandaar daalt het tracé af naar Mariembourg en bereikt Frankrijk te Vireux-sur-Meuse. Er is ook voorzien in aftakkingen om de talrijke hoogovens en ertsmijnen uit de streek te bedienen :  
Mariembourg - Couvin,  
Walcourt - Florennes,  
Thy-le-Château - Morialmé. Voor de laatste twee baanvakken wordt zelfs een paardentraction overwogen...!

Gelet op de gunstige resultaten van de enquête van 1835 in de provincies Henegouwen en Namen wordt, bij Koninklijk Besluit van 16.04.1836, het openbaar nut van een spoorweg in het gebied Tussen-Samber-en-Maas vastgesteld. Korte tijd nadien worden de werken in het dal van de Eau-d'Heure aangevat. Ze worden echter vrij spoedig stopgezet vanwege een zware industriële crisis die de streek treft; de concessiehoudende naamloze vennootschap wordt in 1839 officieel ontbonden...

De betrokken industrieën en de

plaatselijke bevolking nemen evenwel geenszins vrede met deze gang van zaken. Vanaf 12.1.1842 belast het Departement van Openbare Werken ingenieur Magis dan ook met het opmaken van een definitief tracé dat, in de Sambervallei, op het net van de Staatsspoorwegen zou aansluiten. Het ontworpen tracé lijkt zeer sterk op het vorige met, ditmaal, evenwel een aftakking naar Laneffe (6 km), naar de ertsgroeven van Fraire, Morialmé, Florennes (14 km), naar Froidmont (5,5 km) en naar Couvin (5 km). De 64 km lange enkelsporige lijn tussen Marchienne en Vireux, krijgt 15 uitwijkstations.

Het aanleggen van de spoorweg Tussen-Samber-en-Maas wordt toegewezen aan een nieuw opgerichte Belgisch-Engelse Maatschappij die vergunning krijgt om een verkeersbelasting te innen en aanspraak mag maken op een gegarandeerde minimuminterest. Er worden zelfs twee Engelse ingenieurs ter plaatse gezonden voor een onderzoek van de technische en commerciële aspecten van de onderneming, waarmee een bedrag van zo'n 15 miljoen frank gemoeid is. Bij de wet van 7 maart 1845 wordt de concessie van de spoorweg toegewezen aan de Engelse firma «Richards en Fearon». De NV «Chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse» wordt opgericht bij akte van 3 april 1845; het sociaal kapitaal bedraagt 650 000 pond.

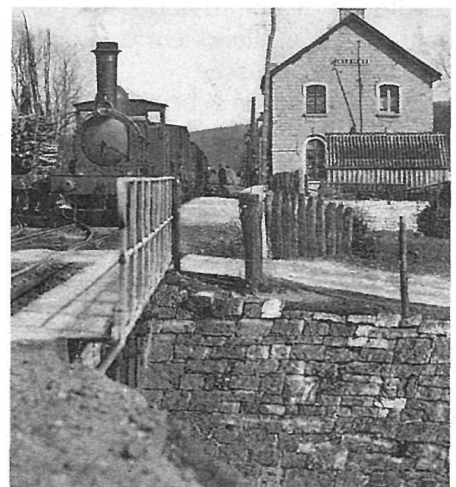
G. Stephenson komt in april 1845 zelfs persoonlijk naar België, om dat spoorwegproject te onderzoeken.

Bij die gelegenheid nodigen de Belgische ingenieurs hem uit op een feestelijk banket op het stadhuis te Brussel, voorgezeten door J.B. Masui, directeur van de Belgische spoorwegen.

's Anderendaags wordt hij door koning Leopold I in privé-audiëntie ontvangen.

Nadat de compagnie, zoals voorgeschreven in het bestek, met een gedeelte van de lijn (42 km) op 7 maart 1849 klaargekomen was, bevond ze zich weldra in geldnood. Ondanks nieuwe faciliteiten die haar werden toegestaan om het verlies van de concessie te vermijden, bleef de compagnie inactief. Dank zij financiële regelingen wordt de lijn, na twintig jaar aanslepende wederwaardigheden, uiteindelijk in 1854 over heel haar lengte voor het verkeer opgesteld, en wel in de hierna vermelde chronologische volgorde :

- Charleroi - Walcourt, Walcourt - Morialmé en Berzée - Laneffe op



27.11.1848;

- Walcourt - Silenrieux op 6.11.1852;
- Silenrieux - Cerfontaine op 31.12.1853;
- Cerfontaine - Mariembourg op 8.6.1854;
- Mariembourg - Vireux en Mariembourg - Couvin op 15.6.1854. De compagnie exploiteert eveneens het 2 km lange Franse baanvak.

In april 1862 sluit de Franse Ardennenspoorweg dan eindelijk aan op die van de «Entre-Sambre-et-Meuse». Onmiddellijk worden er reizigers- en goederendiensten ingelegd : de weg tot het internationaal vervoer is gebaad. Vermeldenswaard is wel dat, op hetzelfde tijdstip, de opening van de concurrerende verbinding Givet - Dinant - Namen eveneens nieuwe commerciële perspectieven biedt voor het Luikse bekken (zie Het Spoor van november 1980). Na een eerste fusie poging, in 1857, versmelt de «Compagnie des Chemins de Fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse» uiteindelijk, op 1 juli 1864, met de «Compagnie de l'Est Belge» (lijnen Charleroi - Leuven en Châtelineau - Morialmé) die, op 1 januari 1864, zelf een fusie aangegaan had met de «Société d'Anvers» te Rotterdam. De laatste fusie van die drie maatschappijen leidt tot de vorming van de «Grand Central Belge». Door de totstandkoming van dat omvangrijke net (meer dan 477 km) worden de havens van Rotterdam en Antwerpen, zonder enige onderbreking te Givet of te Vireux, verbonden met de Franse «Chemins de fer de l'Est». Te Charleroi sluit de lijn eveneens aan op die van de «Nord Belge». De terugkoop van die concurrerende lijn door de Belgische Staatsspoorwegen gebeurt op 1 januari 1897, na langdurige politieke en financiële onderhandelingen.

### **Belang van de lijn**

Aanvankelijk zijn er tien locomotieven in dienst op de enkelsporig geëxploiteerde lijn (Vignole-spoorstaven van 37 kg/m en 6,20 m lengte op eiken dwarsliggers). Al die machines ontlenden hun namen aan de streek :

Morialmé, Thyria, Eau-d'Heure... Tijdens de openingsplechtigheid doopt deken Parmentier zelfs de «Notre-Dame». Op 1 januari 1862 bestond het voertuigenpark uit 24 locomotieven, ondergebracht in het depot van Walcourt, 17 rytuigen en 838 goederenwagens, een bewijs, menen wij, van de belangrijkheid van het verkeer. Ten tijde van de Grand Central is er een druk internationaal goederenverkeer tussen Frankrijk en Nederland via de lijn Charleroi - Vireux. Dit verkeer concurreert met dat van de Staatsspoorwegen. Die scherpe concurrentie is het gevolg van het parallellisme van de talloze ontmoetingspunten en het ordeloze kluwen van beide netten. De overneming van de Grand Central door de Belgische Staat is daarom nog niet de voorbode van de economische achteruitgang van lijn 132, hoewel de streek Tussen-Samber-en-Maas haar industrie op het einde van de XIX<sup>e</sup> eeuw ziet weggewijnen : de mijnaders raken uitgeput, de plaatselijke hoogovens en ijzergieterijen verdwijnen. Anderzijds is er een sterke aangroei van het aantal hoogovens in de ijzerverwerkende bekkens van Charleroi en het Centrum. Vrij snel dient de infrastructuur van de lijn 132 aangepast te worden aan de toeneming van het vervoer van ijzererts afkomstig uit het bekken van Briey : een dubbelspoor blijkt onontbeerlijk. Zo ontvangt Treignes, in 1909 en 1910, respectievelijk 30 465 en 55 874 wagons in transitio en passeren er op de lijn dagelijks 38 goederentreinen, waaronder 12 die te Treignes gevormd worden. Bovendien ontstaat er een vervoerstrom van steenkool naar de Franse Ardennen voor de industriegebieden van Sedan, Mézières en Charleville. Tot september 1939 verloopt heel het vervoer van ijzererts uit Lotharingen naar de ijzerverwerkende industrieën van Charleroi en het Centrum over lijn 132.

Na de tweede wereldoorlog moet lijn 132 het nog enkel stellen met een plaatselijk goederenvervoer. De ontmanteling van het spoorwegnet

Tussen-Samber-en-Maas vangt aan met de geleidelijke sluiting van bijna alle reizigersdiensten. Ook lijn 132 ontsnapt niet aan die gang van zaken : de baanvakken Vireux - Treignes en Treignes - Mariembourg worden respectievelijk op 10 december 1962 en 29 september 1963 voor het reizigersverkeer gesloten. De enige dwarslijn die nu nog in de streek van Tussen-Samber-en-Maas overblijft is het baanvak Charleroi - Mariembourg. Voor wie het nog niet weten mocht willen we hier graag vermelden dat het baanvak Mariembourg sedert 27 maart 1976 geëxploiteerd wordt door «Le Chemin de fer des Trois Vallées» en dat tot meerdere vreugde van de stoomfans.

### **De stuwdammen van de Eau-d'Heure**

Het bouwen van stuwdammen op de Eau-d'Heure, tussen Cerfontaine en Silenrieux, heeft het voortbestaan van het baanvak Walcourt - Mariembourg van de lijn 132 ernstig in het gedrang gebracht : de lijn zo maar omleggen, door naar best vermogen de westelijke oever van het meer te volgen, gaat met heel wat technische moeilijkheden gepaard. Uiteindelijk kwam er een rationele oplossing uit de bus : dank zij de gebruikmaking over 10,5 km van de bestaande lijnen en van de bedding van een oude afgeschafte lijn, kon de aanleg van nieuwe lijnen beperkt blijven tot twee verbindingsbogen met een totale lengte van 3,3 km. De nieuwe reisweg van de lijn 132 ziet er nu als volgt uit :

- Bij vertrek uit Walcourt wordt er eerst gereden op de lijn 136 (Walcourt - Florennes) en, vervolgens, op een verbindingsspoor van ongeveer 600 m dat te St-Lambert werd aangelegd tussen dat spoor en de bedding van de buiten dienst gestelde spoorbaan Florennes - Philippeville die dus opnieuw in gebruik wordt genomen over 6 km.
- Vanaf Philippeville, met zijn opgeknapt station, gaat het over de lijn 136A tot Neuville-Nord vanwaar, dank zij een tweede verbindingsspoor van 2,7 km dat

gekenmerkt wordt door drie bogen van 800 m straal en een maximaal hoogteverschil van 53 m, lijn 132 te Neuville-Sud bereikt wordt.

Die nieuwe reisweg van lijn 132 werd officieel in gebruik genomen op 31 augustus 1970. De wederinvoering van de reizigersdienst op het baanvak Walcourt - Saint-Lambert van de oude lijn 136, is een zeer zeldzaam voorkomende gebeurtenis in de annalen van de NMBS!

### Karakteristieken : spoorbanen

- lengte : 60,8 km, onderverdeeld in :
    - Charleroi - Walcourt : 21 km;
    - Walcourt - Mariembourg : 26,7 km (oud tracé 25 km);
    - Mariembourg - Treignes : 13,1 km (toeristisch gedeelte);
  - referentiesnelheid : 90 km/u.
  - bestendige verdragingszones :
    - tunnel van Jamioulx : 50 km/u.;
    - Beignée : 80 km/u., station Berzée : 70 km/u., station Walcourt : 40 km/u., station Yves-Gomezée : 80 km/u., St-Lambert te Jamagne : 70 km/u.
- Lijn 132 werd bij 't begin van deze eeuw dubbelsporig gemaakt tussen Charleroi en Walcourt. De werken voor het aanleggen van een dubbelspoor op het baanvak Walcourt - Mariembourg - Nismes werden in de loop van de eerste wereldoorlog door de Duitse bezetters voltooid. In 1959 werd dat baanvak opnieuw enkelsporig gemaakt.

### Belangrijke stations

#### Reizigers :

Stations die in februari 1981 meer dan 200 reizigers per dag bij vertrek telden voor de treinen van lijn 132 : Charleroi 1100, Berzée 295, Walcourt 580 en Mariembourg 230.

#### Goederen :

Plaatselijk bedieningsverkeer; wegcentrum te Mariembourg.

### Kunstwerken :

vermeldenswaard zijn de tunnels van Jamioulx (145 m), Ham-sur-Heure (421 m), Philippeville (238 m), Nismes (525 m) en Najauge (243 m).



### Seininrichting :

#### Blokstelsel

Het blokstelsel met mechanische seinen werd nagenoeg geheel vervangen door het blokstelsel met lichtseinen. Op verkeerd spoor rijden tussen La Sambre en Walcourt is mogelijk sedert 3 oktober 1976;

#### Seinhuizen

AI-relais seinhuizen werden opgericht te Montigny-le-Tilleul (blok 6), Berzée (blok 13), Walcourt (blok 15) en Mariembourg (blok 22);

#### Overwegen

Er zijn nog 62 OW, waaronder 15 van tweede categorie, genummerd van 108 tot 235 vanaf de splitsing van La Sambre.

### Openingsdata van de stations (S), Halten (H) en stopplaatsen (Stp) die op het huidige tracé liggen

Charleroi-Zuid (S)	2.8.1843
Mont-sur-Marchienne (S)	27.11.1848
Montigny-le-Tilleul (Stp)	?
Bomerée (S)	27.11.1848
Jamioulx (S)	27.11.1848
Beignée (Stp)	1.7.1899
Ham-sur-Heure (S)	27.11.1848
Cour-sur-Heure (H)	?
Berzée (S)	27.11.1848
Pry (Stp)	?
Walcourt (S)	27.11.1848
Yves-Gomezée (Stp)	31.10.1970 (heropening)
St-Lambert (S)	15.12.1853
Jamagne (Stp)	31.10.1970 (heropening)
Philippeville (S)	14.11.1854
Neuville (Stp)	1.5.1908
Roly (Stp)	15.9.1975 (particulier buiten dienst)
Mariembourg (S)	8.6.1854
Op het toeristische baanvak hebben we volgende toestand :	
Nismes	1.12.1868
Olloy-sur-Viroin	15.6.1854
Vierves	15.6.1854
Treignes	na 1903

P. Pastiels

Bibliografie : *Annales Loisel 1865*