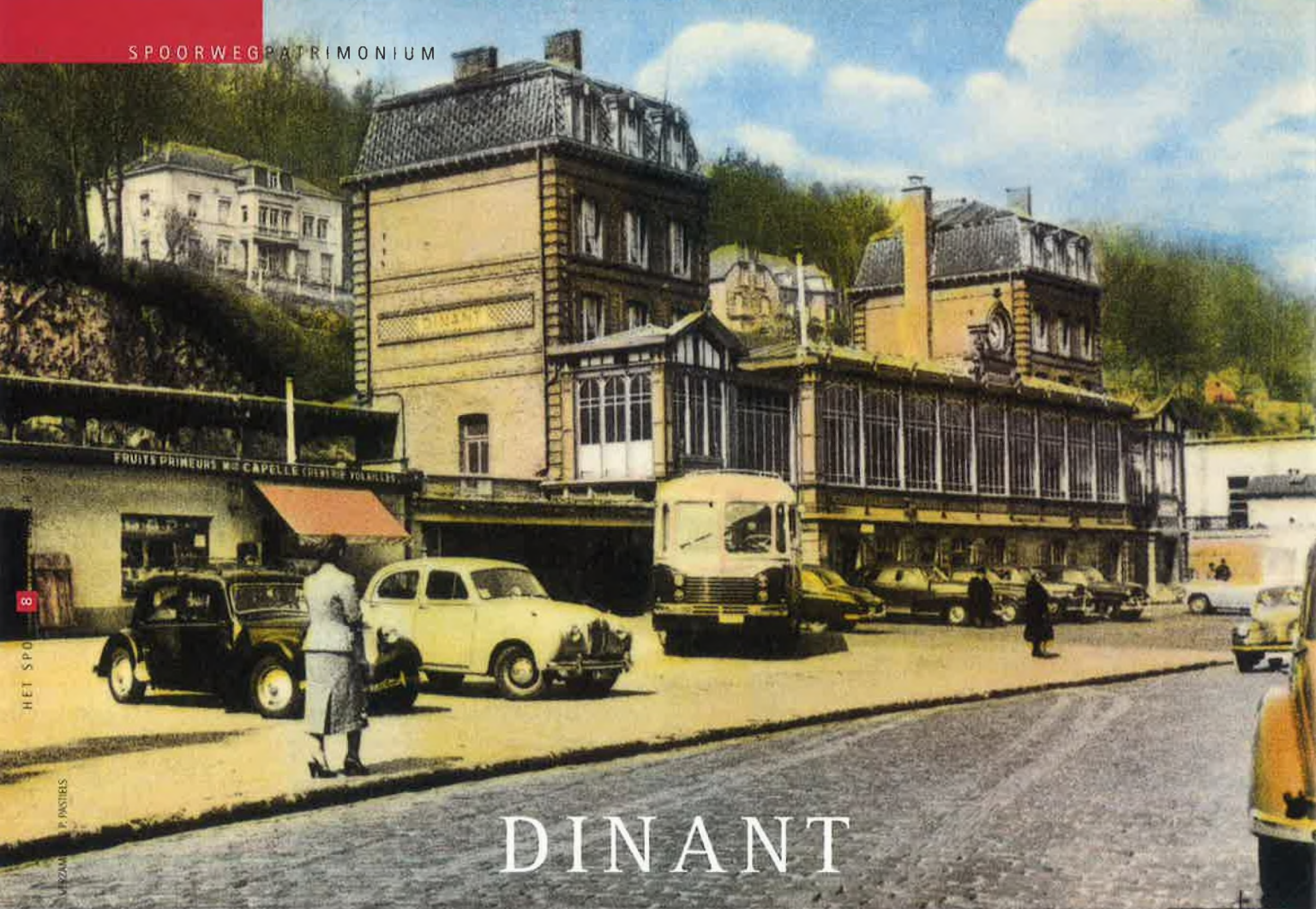




DINANT

DOCHTER VAN DE MAAS EN VAN DE SPOORWEG

• Roland Marganne

In mei van dit jaar werd door de NMBS het gerenoveerde stationsgebouw van Dinant ingehuldigd. Dit project stond op de agenda van de bedrijfseenheid Patrimonium van de NMBS, die over het hele net ongeveer vierhonderd stations en tal van technische gebouwen beheert. Een gelegenheid om nogmaals te herinneren aan de rol die de spoorweg gedurende de laatste eeuwen speelde in de economische ontwikkeling van ons land.

MODERNISERING DOOR RENOVATIE

Hoewel het stationsgebouw van Dinant gebouwd werd in 1974, moest het nu al grondig gerenoveerd en gemoderniseerd worden. Dit station bedient overigens één van de grootste toeristische centra van Wallonië, met duizend zevenhonderd reizigers tijdens de week, negenhonderd op zaterdag en meer dan duizend op zondag. Dinant is ook de bestemming van niet minder dan vijf B-dagtrips en beschikt over een twaalfstal huurfietsen.

De verbouwingswerken startten in september 2002, zowel aan de buiten- als aan de binnenkant van het gebouw, met op het programma: herstellen van het dak, opknappen van de hoofdingang, zandstralen van de gevels, vervangen van de ruiten, schilderen van de ramen in de rode NMBS-kleur, vernieuwen van de wachtzaal (nieuwe halogeenverlichting, vals

plafond, muurschilderingen, nieuwe betegeling, nieuwe banken, sanitair en klok), volledig renoveren van de kantoren en loketten, plaatsen van bagagekasten en vernieuwen van het buffetterras. Kant perrons werden, in afwachting dat de toegang wordt aangepast voor mensen met beperkte mobiliteit, de toegangstrap en de bedekking van het eerste perron hersteld, de afsluitingen herschilderd en de signaletica genormaliseerd. Dinant heeft een station dat heel aantrekkelijk is voor zowel de reiziger, als de toerist en de pendelaar, want het ligt dichtbij het stadscentrum en beschikt over een busstation, een groot en kosteloos parkeerterrein met 192 plaatsen en 24 overdekte plaatsen voor fietsen.

Het vervoeraanbod is hier de laatste tien jaar aanzienlijk verbeterd. Dankzij de elektrificatie van de lijn Dinant – Namen in 1990 rijden er tijdens de week zeventien treinen per dag naar Brussel (en terug). In de weekends tijdens de zomer worden vier treinen ingelegd naar de kust en naar Blankenberge. Na de modernisering van de geëlektrificeerde lijn Athus-Meuse zijn sinds 15 december laatstleden de reizigersverbindingen naar Houyet, Beauraing, Bertrix en verder naar Virton of Libramont merklijk verbeterd. Er rijden dagelijks twaalf treinen in beide richtingen. De motorwagens MW 41 die de verbinding verzorgen, bieden de klanten meer comfort, waarvan ook de kanovaarders gebruik maken (zie Het Spoor 8/03).

Wat het vrachtvervoer betreft, ligt Dinant momenteel op de grote Europese corridor die enerzijds de havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge verbindt en anderzijds het noordoosten van Frankrijk, Zwitserland en het noorden van Italië. Sinds december vorig jaar trekken de locomotieven reeks 13 van de NMBS en hun Luxemburgse tegenhangers van de reeks 3000 de meest diverse goederentreinen. Zij luiden de verwachte vernieuwing in van het Europese spoor.

Om al dat verkeer te regelen, werken er momenteel in het station van Dinant één zonechef, zeven onderchefs, vier rangeerders en vier exploitatieklerken. Op de seinpost (blok 7), die het verkeer stuurt van Anseremme tot aan de uitrit van het station Jambes, zijn zeven seingevers werkzaam. Drie technici van Infrastructuur vervolledigen dit personeelsbestand.

DINANT, DE MAAS EN HET SPOOR

Dinant, gemeenzaam ook *cité des Cop res* genoemd, heeft zijn ligging te danken aan de Maas, de uitgesproken verbindingsweg tussen Frankrijk en België. Maar de scheepvaart op de Boven-Maas kende altijd problemen, weliswaar zolang de waterloop niet gekanaliseerd was. In het midden van de 19e eeuw, in volle ontwikkeling van de zware industrie in België, verliep de scheepvaart nog moeizaam. Door het ontbreken van sluizen was de afvaart van de stroom van Dinant

naar Namen geen sinecure. Tijdens de vier wintermaanden bleven de boten trouwens wijselijk voor anker liggen.

Door de nieuwe noden van het ontluikende industriële bekken van Luik bleek al vrij snel dat de vallei van de Boven-Maas een andere verbindingsweg nodig had voor de massagoederen. De oplossing was een spoorlijn. Maar de aanleg van een spoorlijn op de Boven-Maas verliep in rare kronkels. Ze was in feite nauw verbonden met de aanleg van de lijnen Namen – Luik en Bergen – Manage en hun uitbreidingen. Die lijnen waren in 1845 oorspronkelijk in concessie gegeven aan een Engelse maatschappij. In het definitieve bestek van die concessies stond echter het volgende: als men in de vallei van de Boven-Maas in Frankrijk gedurende de eerste tien jaar van de concessie een spoorverbinding aanlegde die de lijn van de Ardennen verbond met de Belgische grens, moesten de concessiehouders van de Chemin de Fer de Namur   Liège – sinds 1855 geëxploiteerd door de Compagnie française du Nord – er hun lijn op aansluiten door ze via Dinant te verlengen tot aan de Franse grens. Aangezien een spoorlijn van Charleville via Givet naar de Belgische grens door een Frans keizerlijk besluit van 10 juni 1857 in concessie was gegeven aan de Compagnie des Ardennes, moest de Compagnie de Namur   Liège zich houden aan de voorwaarden van haar bestek en de lijn aanleggen.

De werken begonnen medio 1860. Op een bestudeerd traject langs de Maas moesten grote kunstwerken worden opgetrokken, waarbij de overstromingsgebieden zorgvuldig werden gemedend: twee bruggen over de Maas (de ene dicht bij de brug van Luxemburg in Namen, de andere in Houx), een viaduct in Jambes en overstromingsbogen in de vlakte van Anhaive, een tunnel in Lustin (354 meter) met een boogstraal van 500 meter en twee andere bogen in Godinne en in Monia. In Dinant zelf rees een bijkomend probleem: de spoorlijn diende over ongeveer vier kilometer tussen de bebouwde kom en de rotsen te worden geschoven. Op 7 december 1860 werden de burgemeester en schepenen van Dinant uitgenodigd op de eerste spadesteek en het tot ont-ploffing brengen van de eerste vier mijnen voor de bouw van het station tegen de rotsen aan. In die tijd had Alfred Nobel het dynamiet nog niet uitgevonden en de springstofspecialisten werkten nog met zwart buskruit, een veel gevaarlijker springstof. In de kronieken staat trouwens vermeld dat twee jonge rangeerders door een verkeerde handeling op 17 juni 1861 in het munitiedepot van Annevoie omkwamen.

Kortom, de lijn Namen – Dinant werd op 10 oktober 1862 officieel voor het reizigersverkeer in gebruik genomen. In die heroische tijden duurde ondanks een gemakkelijk profiel langs het water de rit van 28 km tussen de twee Maassteden nog één uur, en dit door het zeer geringe vermogen van de toenmalige stoomlocomotieven. Op 4 februari 1863 startte

... dan de werkelijke exploitatie van de internationale sectie Dinant – Givet (22 km). De Nord-Belge, de exploiterende maatschappij, kon tevreden zijn over haar investering in de Boven-Maas. Vanaf haar opening reden er op de toen nog eensporige lijn niet minder dan 78 treinen per dag!

Er woedde een hevige tarievenoorlog tussen de privémaatschappij en de openbare dienst om marktaandeel te verwerven. Het valt dus niet te verwonderen dat de lijn Namen – Dinant – Givet tijdens de Eerste Wereldoorlog op dubbel spoor werd gebracht. De Duitsen hadden alle redenen om zich daarover te verheugen. Deze verkeersader met gemakkelijk profiel was voor hen een strategische as om het front van Champagne te bedienen.

Zodra de Eerste Wereldoorlog voorbij was, vormde het station Dinant opnieuw het middelpunt van een intense spoorwegactiviteit.

DE MASSAGOEDERENTREINEN IN DINANT: EEN HONDERDJARIGE ACTIVITEIT

De in de Maasvallei verspreide groeven kwamen via die nieuwe as in verbinding met interessante afzetgebieden in het noorden en het oosten van Frankrijk. Door de ontdekking van een revolutionair industrieel procédé om de Waalse hoogovens te voeden met het ijzererts uit Lotharingen en de bouw van staalfabrieken met grote capaciteit in het Groothertogdom Luxemburg, Lotharingen en de Belgische Gaume nam het vervoer van massaproducten op de lijn Namen – Dinant – Givet in die tijd nog toe. In de zuid-noordrichting reden treinladingen met ijzererts afwaarts langs de Maas van Mézières-Charleville naar Givet, Dinant, Namen en het staalbekken van Seraing, terwijl de terugrit werd afgelegd door treinen geladen met cokes, afkomstig uit de Luikse steenkool en bestemd voor de Luxemburgse en Lotharingse staalfabrieken.

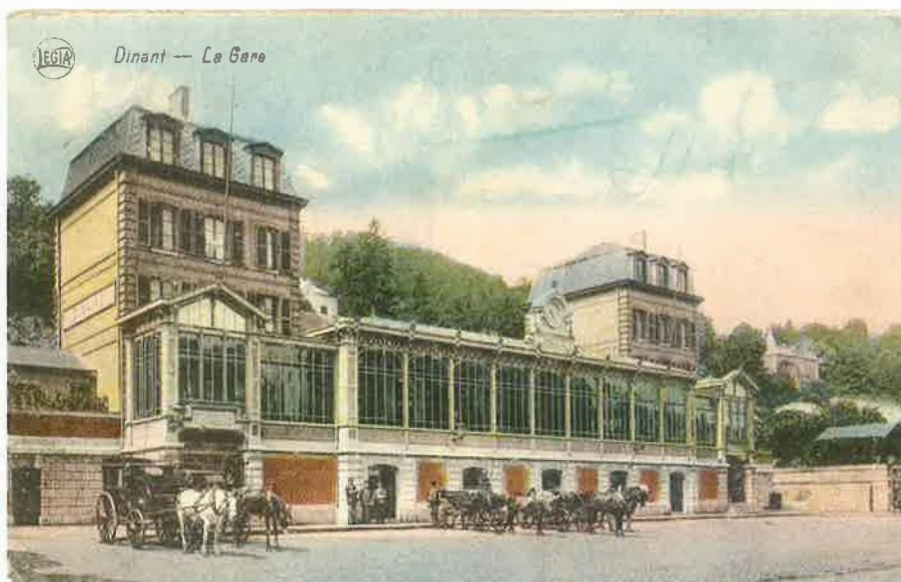
De grote rivaal van Nord-Belge, de Belgische Staats-spoorweg, probeerde ook een deel van dat vervoer in te palmen, maar concentreerde zich eerder op de bediening van het staalbekken van Charleroi. Door de volledige uitrusting van de lijn Athus-Meuse, nog enkelsporig tot aan de Eerste Wereldoorlog, konden zware treinen worden ingelegd, onder meer vanaf het grenspunt Écouvies-Lamorteau in de Gaume naar Virton, Bertrix, Dinant, Taminés en de regio van Charleroi ... Maar tegen welke prijs! De staatslijn sloot in feite aan op de privélijn Nord-Belge Givet – Namen in de vertakking van Neffe, ten zuiden van Dinant. Door de configuratie van de vallei was het onmogelijk de sporen van de Nord-Belge tussen die vertakking en die van Houx, nabij Yvoir, te ontwijken, waar de treinen opnieuw aansloten op de Belgische Staatslijn naar Warnant, Ermeton-sur-Biert en Taminés, die toegang verschaftte tot het staal- en mijnbekken van Charleroi. Over ongeveer 7 km moest de Belgische Staat aanzienlijke vergoedingen betalen aan Nord-Belge.

HET INTERBELLUM EN HET HOOGTEPUNT VAN DE SPOORWEG IN DINANT

Zodra de Eerste Wereldoorlog voorbij was, vormde het station Dinant opnieuw het middelpunt van een intense spoorwegactiviteit. Men zag er eerst en vooral het typische materieel van de Nord-Belge: krachtige locomotieven met grote, gekoppelde wielen die een diameter hadden die veel groter was dan die van hun stoomketel en reizigersrijtuigen met gewelfde, in het zwart geschilderde flanken van plaatstaal die fel contrasteerden met de donkergroen geschilderde rijtuigen van gegroefd hout, type GCI, van de Belgische Staat en vervolgens van de NMBS en met de oudere rijtuigen met eindplatforms van de Compagnie de Chimay. Deze laatste kwamen uit Chimay, reden via Mariembourg, Doische en Hastière en hadden Dinant als eindstation. Een reisweg die nu in de vergetelheid is geraakt.

Dinant was het kruispunt van treinen uit vijf richtingen. De treinen Namen – Givet van de Nord-Belge kruisten er niet alleen de treinen Taminés – Houyet – Jemelle van de Staatsspoorweg, maar ook die van de lijn Bocq, Ciney – Yvoir, die terug naar hun eindstation Dinant reden. Daarbij kwamen nog de trein-trams Namen – Dinant die de Nord-Belge in hoofdzaak bouwde voor het toerisme en die werden getrokken door de beroemde tenderstoomlocomotieven, *Revolver* genoemd, met hun karakteristieke uitlaat, of de fameuze *pleziertreinen*, die in de jaren dertig ingezet als gevolg van de invoer van de betaalde vakanties.

Kortom, het personeel van beide maatschappijen werkte in Dinant samen. Maar dat verliep niet zonder enige wrijvingen, want de Nord-Belge, die zeer paternalistisch was ingesteld, bood geen echte werkzekerheid. Ze betaalde echter veel hogere lonen uit en gaf aanzienlijke voordelen in natura zoals dienstwoningen of het bekende trein-economaat waar spoorweggezinnen huishoudartikelen konden aankopen.



FOTOS: VERZAMELING P. PASTELS

tegen verminderde prijzen. Het spoorwegpersoneel van de Belgische Staatsspoorweg en daarna van de NMBS moest tevreden zijn met een veel lager loon, met een stabiel statuut en de garantie op een fatsoenlijk pensioen. Maar dat was niet alles. De bedienden van de Nord-Belge met hun Franse traditie en hun platte pet en de staatsbedienden met hun cilindervormige kepie moesten er maar voor zorgen dat ze in Dinant overeenkwamen. En dit ondanks de verschillende reglementering en de beperkte werkruimte. Dinant was immers een zeer klein station dat, zoals nu nog steeds, slechts drie sporen met perron telde. Gelukkig waren die vrij lang en voorzien van een ingenieuze inrichting van korte tus-

sensporen tussen twee van de drie perronsporen. Met dit systeem konden vier reizigerstreinen tegelijk ontvangen of verzonden worden op de twee sporen van die *tandemperrons*.

Om al dat verkeer te beheren, had de Nord-Belge, eigenaar van die spoorweginstallaties, een bijzonder origineel en typisch stationsgebouw laten optrekken. Aangezien men rekening moest houden met een niveauverschil tussen het stationsplein en de sporen, hadden de architecten een gebouw met straatniveau laten bouwen, met daarboven een glazen gaanderij waarvan de trappen aan de uiteinden toe-



gang verschaften tot de perrons. De gaanderij gaf uit op een lange lokettenzaal met wanden van gevernist hout. Ter hoogte van de sporen en aan weerskanten van de lokettenzaal kwamen twee paviljoenen met drie verdiepingen. De perrons en de zeer luxueuze doorgang naar het middenperron waren overkapt. Dit complex, waaraan de ouderen ongetwijfeld met heimwee terugdenken, vonden de NMBS-diensten in het begin van de jaren zeventig verouderd en het werd vervangen door het huidige gebouw. De NMBS van nu zou zeker voor restauratie geopteerd hebben. Andere tijden, andere gewoonten.

Kortom, de Nord-Belge behield de exploitatie van de ongeveer 170 km lijnen waarvan ze concessiehouder was – en dus van de lijn Namen – Dinant – Givet – tot 10 mei 1940 ... de datum waarop ze door de NMBS werd overgenomen. Dit was in België overeengekomen ingeval haar neutraliteit niet door haar naziburen gerespecteerd zou worden.

DINANT EN DE LAATSTE VIJFTIG JAAR

Na de Tweede Wereldoorlog werd de treindienst in de regio Dinant drastisch gerationaliseerd. Voor het goederenvervoer betekende de overname van de Nord-Belge door de NMBS de uitschakeling van elke concurrentie. In het zuiden van Dinant werd de as Anseremme – Bertrix – Virton bevoorrecht ten nadele van de lijn naar Heer-Agimont en Givet. Deze laatste verloor in 1988 haar regelmatig reizigersverkeer, na een zwakke poging om ze te laten bedienen door de beroemde Franse motorwagens, *Picasso* genoemd door hun onverwacht uitzicht, nl. een verhoogde stuurpost. Vier van hun treinen reden van 1984 tot 1988 met vertrek in Givet door tot in Dinant. Die internationale lijn werd uiteindelijk twee jaar later voor elk verkeer gesloten, maar in de jaren negentig werden toeristentreinen ingelegd door vrijwilligers van de Chemin de fer à vapeur des Trois Vallées. Ten noorden van Dinant werden de goederentreinen stelselmatig omgeleid

van de lijn Houx – Warnant – Ermeton-sur-Biert – Tamines, met bijzonder moeilijk profiel, naar de as Dinant – Yvoir – Ronet die geen enkele moeilijkheid biedt qua bijzondere tractie, terwijl het reizigersverkeer tussen 1959 en 1962 werd afgeschaft tussen Jemelle, Dinant en Tamines.

Na de stoomtractie kwam de tijd van de diesellocomotieven reeksen 52, 53 en 54, van de rijtuigen K en M2 voor het reizigersverkeer en van de ertstreinen en andere grote goederentreinen tot het fameuze project *Athus-Meuse* in de jaren tachtig. De ijzerertstreinen zijn uiteindelijk verdwenen met de sluiting van de Lotharingse mijnen, waarbij plaats werd gemaakt voor het verkeer van morgen: containertreinen op lange afstand. De spoorweginstallaties van Dinant droegen bij tot die heropleving. Zullen ze de komende jaren hun aantrekkingskracht kunnen behouden? ■