

De T-10 uit 1932 met een stam diverse open en gesloten rijtuigen uit de jaren twintig op weg naar la Mure, hier nog in de smalle kloof van de Drac.



PER METERSPOOR DOOR DE WESTELIJKE ALPEN

Spoor met de Franse slag

De oudste geëlektrificeerde spoorweg van de wereld ligt midden in het gebied van de kolenmijnen ten zuiden van het Franse Grenoble. Dat lijkt een wat wonderlijke combinatie, maar dat is niet het enige wonderlijke aan deze meterspoorlijn door de Franse 'Pré-Alps'.

Tekst & foto's: Kees Bregman

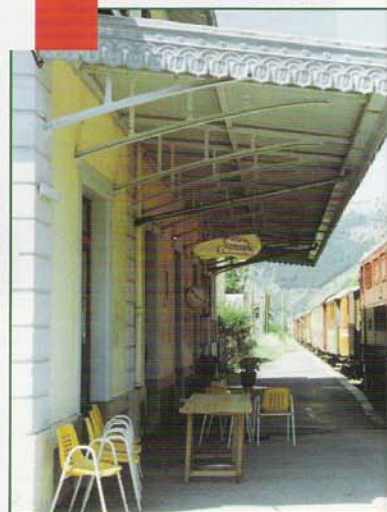
Stel, u bent op zoek naar een vakantiebestemming in Frankrijk en u kunt niet een paar weken buiten de spoorse genoegens. Geen nood, er is voor elk wat wils, van TGV tot nostalgie. De Chemin-de-fer-du-Vivarais bij voorbeeld (van Toulon naar Lamastre in de Ardèche) moet u echt eens 'gedaan' hebben. De Ardèche is in de zomer behoorlijk toeristisch, maar aan de andere kant van de Rhône-vallei, richting Voor-Alpen, is het wat rustiger en minstens zo mooi. Daar vinden we het onderwerp van deze reportage. Al sinds de middeleeuwen vindt in dit gebied steenkoolwinning plaats of, beter, antracietwinning. Halverwege de negentiende eeuw



Vertrek vanuit La Motte-d'Aveillans richting La Mure. Rechts is nog de voormalige locloods te zien. In het hoge gras staat het nodige schroef.

werd de vraag naar antraciet als industriebrandstof zo groot, dat het vervoer over de weg van de mijnen bij La Mure naar Grenoble of Gap niet meer kon voldoen aan de vraag. Het was bovendien een smalle, gevaarlijke route (een gedeelte van de huidige RN 85, bekend als de Route Napoleon) en toen de mijnen aan de bovenloop van de Loire (en aan de spoorlijn) te grote concurrenten werden, werd in 1858 de

beslissing genomen tot de bouw van een spoorweg tussen de mijnen van La Mure en St. Georges-de-Commiers, waar een aansluiting op het normaalspoor naar Grenoble was. Pas in 1882 werden de diverse concessiehouders het eens, en kon men met de bouw beginnen. Toen pas bleek voor wat een opgave de bouwers stonden. Voordat eind 1886 de spoorbaan gereed was, waren er 143 'kunstwerken' gere-



De T-6 is zojuist La Motte d'Aveillans binnengelopen. Een prima tussenstop voor een picknick in de vallei.

Hier, in de vallei van Monteynard, is de deplorabele conditie van de betonnen bovenleidingsmasten goed te zien.

aliseerd, waaronder 18 tunnels en 5 grote viaducten. In het smalle gedeelte langs de Drac moesten over een lengte van zeven kilometer vanaf de overzijde van de rivier liefst 103 granaten in de rotswand worden geschoten, om het tracé te vormen. Op 24 juli 1888 kon de prefect van Isère met ongetwijfeld gepaste trots de 30 kilometer lange lijn met 560 meter hoogteverschil openstellen. Later (1892) werd vanuit La Mure de verbinding met het zuidelijker gelegen Corps gemaakt, en vier jaar later volgde de aansluiting op de lijn bij Gap, evenwijdig aan de RN 85. De SGLM-G (voluit St. Georges-La Mure-Gap) spoorlijn was geboren. Vanaf Gap was weer verder transport over normaalspoor mogelijk: de driehoek was compleet.

Electricité

Al snel bleek, dat de capaciteit van de lijn te krap was en niet bemeeten op de enorme vraag naar industriebrandstof rond de vorige eeuwwisseling. Er moesten krachtiger locs komen. Men ging te rade bij de Zwitserse ingenieur René Thury, toentertijd directeur van de Compagnie de l'Industrie Electrique in Genève. Onder zijn leiding werd een gedeelte van het traject (tussen La Motte-les-Bains en La Motte d'Aveillans) voorzien van een bovenleiding volgens het tweebruggensysteem. Twee bovenleidingdraden, de ene met +1200 V en de ander met -1200 V zorgden voor de stroomtoevoer. Zodoende kon er met een bedrijfsspanning van 2400 V worden gereden. Tot dan was bij tramwegen hooguit een spanning van 600 V gebruikt. In 1903 werd het eerste prototype losgelaten op het proeftraject. Het was de E-1 met de toepasselijke naam 'Drac'. De lok was uitgerust met vier stroomafnemers, die twee-aan-twee naast elkaar op het dak stonden, één voor de plusdraad en één voor de mindraad. De resultaten waren dermate bemoedigend, dat tot totale elektrificatie van de lijn werd besloten. Helaas heeft de E-1, net als zijn vier later gebouwde soortgenoten, de schrootoven niet overleefd. In 1942 werd wegens de schaarste aan oorlogsgrondstoffen het staal gevorderd. Zij gingen de geschiedenis in als eerste elocs op een geëlektrificeerd traject.

Terug naar het heden. De laatste antracietrit dateert alweer van 18 oktober 1988, direct na de viering van het 100-jarig bestaan van de lijn, en sindsdien worden slechts toeristen vervoerd. Opmerkelijk is dat verreweg de meeste reizigers Fransen zijn. Kennelijk leven de nostalgische spoortrajecten in Frankrijk. Een goed teken. Onder druk gebabel (probeer maar eens een paar honderd Fransen stil te krijgen) zet de T-10 (bouwjaar 1932) zich met zijn zes rijtuigen in beweging. Er zijn open en dichte rijtuigen, de meeste uit de jaren twintig. In de open rijtuigen is het overigens goed toeven, ook in de vele tunnels. Leve de electriciteit! We krijgen deze keer eens geen walmende roet te verduren tijdens een nostalgische rit.

Direct al na het vertrek lijkt het alsof we door een spoorwegmuseum rijden. Links en rechts staan juweeltjes van wagons en tractiematerieel stil weg te rotten tussen het hoge gras op wat eens opstelsporen moeten zijn geweest. De trein vlucht gauw de eerste tunnel in, om met een scherpe bocht van 180 graden de klim te beginnen.

Meteen wordt al duidelijk wat voor een klus de aanleg van dit meterspoor moet zijn geweest, want het dal van de Drac wordt allengs smaller, en de lok zwoegt hoorbaar om zijn passagiers in de nauwe kloof bocht-in-bocht-uit, tunnel-in-



De T-10 tijdens de fotostop op het viaduct de la Rivoire.



Vanuit de trein is het uitzicht schitterend. Hier een van de centrales in de bovenloop van de Drac.

tunnel-uit naar boven te zeulen. Op een hoogte van 300 meter boven het stuwmeer houdt de trein halt voor een fotostop. Eigenlijk een onmogelijke plaats, want de spoorbaan is hier ongeveer tegen de rotswand geplakt. De mooiste foto's zijn dan ook vanaf de overzijde van het rivierdal te maken. Het hekkwerk langs de afgrond ziet er niet echt betrouwbaar uit, dus we leunen er maar niet al te fors tegenaan als de

T-10 op de plaat gaat. Ook de betonnen palen die de bovenleiding dragen zien er uit alsof er sinds de ingebruikname niet meer naar is omgekeken. De betonrot tiert er welig, en even verderop zien we zelfs een paal die met een plankje triplex (!) en twee bouten is gerepareerd toen het arme ding het helemaal niet meer hield. C'est français, inderdaad...

Beveiliging op z'n Frans

Halverwege zijn we getuige van een aardig schouwspel: de handmatige beveiliging van het traject. Ook dit gaat op z'n Frans, maar effectief is het wel.

Halverwege het enkelsporige traject passeren we de T-6, die met zijn stam toeristen op de terugweg is naar St. Georges. 'Halverwege' is in dit geval het niet meer als station in bedrijf zijnde stukje dubbelspoor bij La Motte-les-Bains. Het draait allemaal om de 'bâton-pilote', een donkergebeitste stok met een koperen plaatje erop. Simpelweg komt het erop neer, dat de bemanning van een loc op een bepaald baanvak die stok in zijn bezit moet hebben als bewijs dat men de enige trein op dat baanvak is. Bij het verlaten van dat stuk spoor dient de 'bâton' te worden overhandigd aan de meester van de tegemoetkomende trein, die op zijn beurt weer de stok van het achter hem liggende baanvak geeft. Vervolgens mogen beide treinen vertrekken. Met twee treinen op het gehele traject lijkt dat wat overdreven, maar in de hoogtijdagen van de SGLM-G waren er zeven stations met zes baanvakken die elk een eigen 'bâton' hadden. De stokken hadden elk een koperen plaatje met de naam van het baanvak. Met het toenmalige drukke verkeer moet het een complete 'ruilhandel' geweest zijn, waarbij er natuurlijk niet stilzwijgend werd gehandeld. Het ruilen van de 'bâton' was tevens een sociaal gebeuren, en van de Franse meesters mochten er wel twintig stops zijn. Het lijkt een wat simpel systeem, maar daardoor juist erg effectief. In de ruim een eeuw lange historie van de SGLM-G is er slechts één ongeluk gebeurd, toen een verwarde bestuurder zonder stok wegreed.

We zijn inmiddels in een zijdal beland en de omgeving is veranderd. Geen kale ravijnen meer, maar een groene hoogvlakte. Plotseling, na de tunnel De la Festinière op het hoogste punt van de lijn, is alles anders. Het is het landschap van de kolenmijnen, verlaten nu. Het is alsof de arbeiders hun pikhouwelen zojuist hebben neergelegd. De werkelijkheid is anders. De droge berglucht conserveert zo goed,

dat alles gewoon langzaam oud staat te worden. La Mure komt in zicht, en daarmee de bewoonde wereld. Hier stoppen de toeristen die langs de Route Napoleon op zoek zijn naar pittoreske plaatsjes. La Mure is er zo een. De meesten zien de spoorlijn niet eens. Maar zonder de trein was La Mure lang niet zo pittoresk geweest. Leve de antracietwinning. En de electriciteit natuurlijk. ■