

Een station vertelt zijn historie

DE VERGETEN SMALSPoorLIJNEN VAN DE MORVAN

Overall in Europa tref je restanten aan uit de spoorweghistorie. Een talud, een brug en soms, zoals in dit verhaal, de onmiskenbare contouren van wat ooit een stationsgebouw was. De spoorlijn is allang verdwenen, maar het station leeft voort in z'n tweede leven. Ooit kondigde de 'Tacot' hier zijn komst aan met een ferme stoot op de stoomfluit. Als dit gebouw toch eens kon vertellen...



Vergeleken met de foto op pag. 4 links boven is alleen de betimmering van de loods vervangen.

Station Lormes is prachtig bewaard. Alleen de klok is verdwenen.



Fransen ruimen nooit iets op. In Nederland staat de sloper al klaar nog voor een gebouw goed en wel ontruimd is, maar in Frankrijk doen ze daar wat langer over. Deels natuurlijk omdat het land zo ontzettend groot is dat je gewoon ergens anders begint met bouwen. Dat scheelt sloopkosten, en je laat het oude gebouw gewoon aan zijn lot over. Nergens zie je zoveel bouwvallen als in Frankrijk, met name in het minder dicht bevolkte midden van het land.

naam is nog leesbaar aan de perronzijde en ook de perronverlichting doet het nog. Zelfs het toiletgebouwtje is nog intact. Alleen de klok is verdwenen, maar de plek waar ooit de bevolking van Lormes de ongeruste blik naar richte (is ie op tijd vandaag?) is nog duidelijk op de gevel zichtbaar. Ooit reed hier de Ta-

cot, koosnaam voor het smalspoor dat voor de mensen in deze streek zowat de enige verbinding met de rest van de wereld betekende. Station Lormes doet nu dienst als kantoorgebouw voor de gemeentecamping. Als ik de beheerder mijn interesse laat blijken, duikt hij in een kast en laat me een foto van het sta-

tionsgebouw zien, negentig jaar geleden. Tien kilometer naar het oosten vinden we een soortgelijk gebouw, met de naam Brassy-Cacogne op de gevel. Hoewel het hier een woonhuis betreft en het groen een groot deel van het huis bedekt, is het nog onmiskenbaar een stationsgebouw. Als je goed oplet, kom je

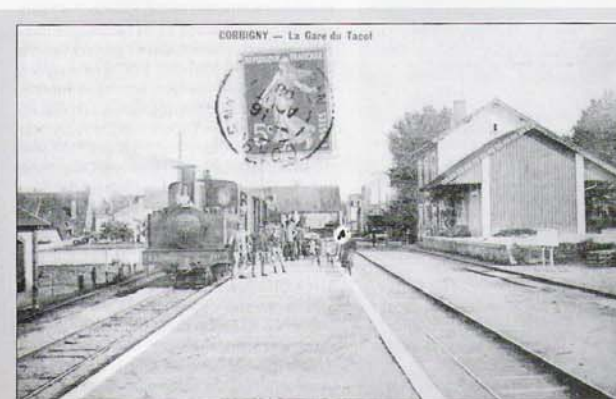
overall in de Morvan nog deze standaardstations tegen, want de meeste zijn bewaard gebleven voor een leven na het spoor. De Morvan moeten we op de kaart zoeken ten zuidoosten van Parijs. De streek strekt zich uit over een aantal departementen - een beetje te vergelijken met onze provincies. Voor ons

verhaal zijn de departementen Nièvre en Côte d'Or van belang - een relatief dun bevolkte streek waar rond 1900 de handel voornamelijk op lokaal niveau plaatsvond. Het bosrijke gebied leverde echter ook hout en graniet, en dat was meer dan lokaal kon worden afgezet. Het hout werd bij hoge waterstanden via de rivieren afgevoerd of moeizaam met paarden over de wegen naar Corbigny vervoerd, waar een aansluiting op het spoorwegnet was. Aan het einde van de negentiende eeuw bestond het Franse wegennet nog voornamelijk uit onverharde weg. Het enige alternatief was het spoor, waarvan meeste lijnen van en naar Parijs liepen. De lijnen naar het zuidoosten werden geëxploiteerd door de voorloper van de huidige SNCF, de PLM (Paris à Lyon et à la Méditerranée). Daarvan liepen er twee langs de randen van de Morvan.

Het begin
Rond 1880 verschenen de eerste berichten in de plaatselijke kranten dat het toch wel erg



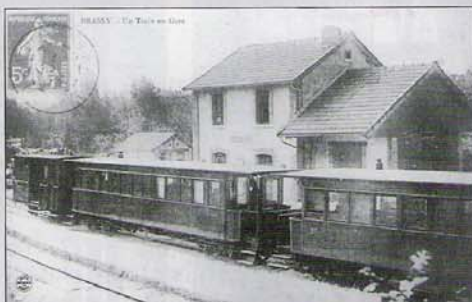
De beheerder van de gemeentecamping van Lormes had nog een ingelijste foto. Het begin van de speurtocht naar de vergeten smalspoorlijn.



Station Tacot Corbigny. De postzegel ging vroeger altijd op de voorkant van de ansichtkaart.



Station Lormes, een type 1 station, in afwachting van de Tacot. Het is een feestdag, want de passagiers zijn in uitgaanstenuw en op de bovenetage zijn de vlaggen gehesen.



Voitures 'américain' met draaistellen en achteraan de bagagewagens met postbussen voor het station van Brassy-Gâcogne.



Brassy-Gâcogne in winterse sfeer.



handig zou zijn als de PLM een zijtak naar de bossen zou aanleggen. Vanuit Parijs liep een PLM-lijn naar het zuidoosten via Avallon, Saulieu en Autun naar Mâcon, en een andere wat zuidelijker via Clamecy, Corbigny, en Cergy-la-Tour in de richting van Clermont Ferrand. Tussen deze twee trajecten was een groot niemandsland. De enige stad in de Morvan die mocht profiteren van een aansluiting (tussen Corbigny en Cergy) was Château Chinon. Twee oost-westlijnen (tussen Corbigny en Saulieu en eentje tussen Château Chinon en Autun) zouden de Morvan de zo gewenste verbindingen tussen de twee PLM-hoofdlijnen geven.

De plannen voor een volledig PLM-spoor (1,44 m spoorwijdte) werden al snel als onhaalbaar afgedaan. In dit geaccidenteerde gebied bleek een smalspoorlijn de enige betaalbare oplossing. Het meterspoor kon met korte bogen het terrein volgen, zodat er nauwelijks kunstwerken in de vorm van bruggen en tunnels nodig waren. Bovendien zorgde het geringe gewicht van het beoogde materieel voor simpeler (en dus goedkoper) aanleg van het ballastbed en de benodigde rails. Na een eerste voorstel aan de préfet van het arrondissement Nièvre in 1885 ging men aan het cijferen. Een jaar later lag er een voorstel voor het traject Corbigny-Saulieu, met een extra stukje (goederen)spoor van Corbigny naar de mijnen van Chitry-les-Mines aan het Canal du Nivernais. Het traject Château Chinon-Autun (gedeeltelijk in het departement Saône et Loire) werd tegelijkertijd ontwikkeld, maar om het niet al te ingewikkeld te maken houden we ons in dit verhaal bij het eerstgenoemde traject.

Het voorstel omvatte een spoorlijn met een totale lengte van 79,564 km (71.805 km in de Nièvre en 7,759 km in de Côte d'Or) die begroot werd op ongeveer 5 miljoen (oude) Franse francs. Dat is inclusief de bouw van 25 stations/haltes. Op het totale bedrag was voor die 25 gebouwen plus de benodigde bouw-

Ook het toiletgebouw was standaard (vaak ook bij de haltes), en is in Lormes bewaard gebleven.

Station Brassy-Gâcogne anno nu. Een met groen overwoekerd woonhuis, maar onmiskenbaar een type 2 Tacot-station.

werken op de diverse depots slechts FF 318.564 gereserveerd. De Fransen konden echter putten uit een standaardtype station voor de smalspoorlijnen. Er waren twee varianten die slechts in maatvoering verschilden, en ze konden daarom relatief goedkoop in serie gebouwd worden. Bouwmaterialen waren in dit bosrijke gebied ruim voorhanden.

Twee varianten

Het sporenplan van het smalspoorproject en de opzet van de gebouwen getuigen van een bijna on-Franse logica. Simpel en doeltreffend waren de uitgangspunten. De twee stationsvarianten kregen de namen 1 en 2. Een station nr.1 kreeg een gebouw met drie kozijnen op de beide etages, en nummer 2 kreeg een kleinere met twee kozijnen. Boven waren de faciliteiten voor de passagiers, en boven woonde de 'chef de gare'. Verschil in maat was er ook voor de aangebouwde goederenloods: 60 m² resp. 30 m². Zelfs de peronlengte was standaard: 40 meter voor Sta-



Een gemengd goederentransport nadert station Brassy-Gâcogne.



Loc 8684 neemt water voor het station van Moux

info Op het hoogtepunt van de lijn in 1930 stonden er in het depot van Corbigny 20 locs geregistreerd, alle gefabriceerd door Corpet et Louvet.

7	locs 120T nrs.	2571-2576	gebouwd in 1905	leeggewicht 20 ton
5	locs 130T nrs.	3681-3685	gebouwd in 1904	leeggewicht 23 ton
2	locs 130T nrs.	3686-3687	gebouwd in 1909	leeggewicht 24 ton
3	locs 130T nrs.	3688-3690	gebouwd in 1926	leeggewicht 24 ton
3	locs 030T nrs.	769-771	gebouwd in 1901	leeggewicht 21 ton

Voorts: 30 'wagons américains' (lange personenwagens met draaistellen), waarvan 24 gecombineerd 1e en 2e klasse en 6 alleen 2e klasse.

309 goederenwagens, waarvan 16 bagage/postrijtuigen, 80 gesloten wagens, 84 open wagens, 71 lage bak wagens, 54 transportwagens en 4 rijdende kranen.

info Nog bestaande (resten van) stations van de Tacot (mei tussen haakjes het type 1 of 2):

Corbigny (1), Gibon (halte), Le Puits (halte), Carvon (2), Planvov (halte), Lormes (1), Sarmée (2), Brassy-Gâcogne (2), Razou (halte), Ouroux en Morvan (2), Coeuzeon-Savelot (2), Montsauche (2), Les Selttons (2), Moux (2), Alligny en Morvan (2), Saint Léger de Fourches (2), Saulieu (afwijkend).

tion 1 en 20 voor nummer 2. Wonderlijk, want de trein was bij beide stations natuurlijk even lang. Ook het plein voor de loods was gestandaardiseerd: 1000 m² voor de ene, en - inderdaad - 500m² voor het andere station. Het losstaande toiletgebouw was gelukkig in beide gevallen even groot. Slechts de haltes kregen geen stationsgebouw. Soms werd er wel een loods gebouwd. Het gehele traject kreeg 25 stations/haltes.

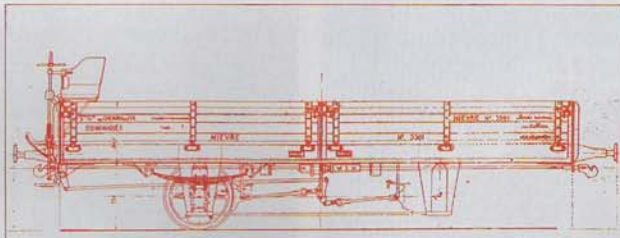
Was het gebouw aan strikte normen gebonden, hetzelfde gold voor de faciliteiten. Elk station kreeg een weegbrug, een laadmal en een 4-tonskraan. Op elke twintig kilometer van het traject werd een waterkraan en een slakkenkuil met slakkenlift gepland: bij de stations van Chitry, Lormes, Ouroux, Alligny en Saulieu (Corbigny had al locfaciliteiten van de PLM-lijn). Aan beide uiteinden van de lijn kwam een draaischijf voor de locs. Hoewel eerst van een telegraafverbinding langs het traject werd uitgegaan, kregen bij de uitvoering alle stations telefoon, wat toen als hoogst modern gold.

De locs

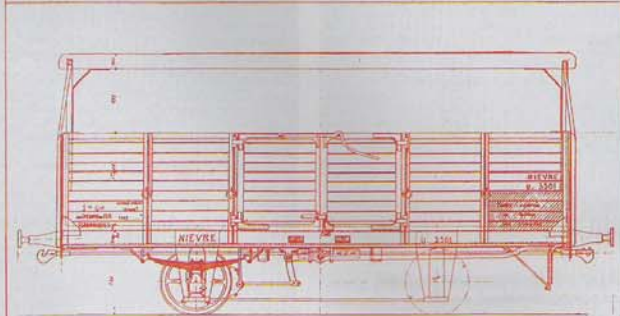
Ook voor het rijdend materieel werd eerst even gekeken wat er elders in Frankrijk zoal voorhanden was. In het noordwesten bij Calais en ook in de buurt van Beaumont reden machines die uitblonden in doelmatigheid en betrouwbaarheid. Dezelfde locs werden naar tevredenheid ingezet op lijnen in de Allier, de Somme en op Corsica. Ze werden door diverse fabrikanten geproduceerd, vaak aangepast aan lokale omstandigheden. In al deze gevallen betrof het tenderlocs met de asindeling 1C, dus met drie aangedreven assen. Voor de Morvan koos men in principe twee varianten, die besteld werden bij machinebouwer Corpet et Louvet. Een type met een ledig gewicht van 16,5 ton voor de gecombineerde passagiers- en goederendiensten, en een variant van 21,7 ton voor het zware werk - hout en graniettransporten. Gestart werd met vijf lichte en twee zware locs.

Materieel

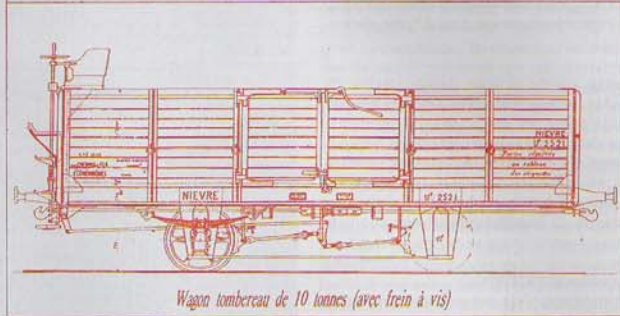
Bij de keuze van het goederenmaterieel was men er snel uit, maar dat gold niet voor het passagiersgedeelte. Oorspronkelijk was de mening dat simpele wagens met twee starre assen goedkoop, en dus te prefereren waren. Totdat men aan het cijferen ging, want toen bleek dat bij de geplande korte bogen de wagens met starre assen wel erg kort moesten zijn om nog in de rails te blijven. Een 'type américain', ofwel een rijtuig met draaistellen, was een stuk duurder. Het rijtuig was echter wel een stuk langer, zodat de kostprijs per stoel uiteindelijk lager uitkwam. Omdat de bezettingsgraad van de trein daarbij essentieel was, werd tot een mix besloten. De twee-assers in derde klasse-uitvoering kregen 24 zitplaatsen en de 'américains' met vier assen 56 plaatsen. Naast de passagiers ging er in elke trein vracht mee. De opmerkelijkste wagen was de postwagen, die aan weerszijden een brievenbus had en een compartiment voor de meereizende postambtenaar. Die voorzag de post van een stempel van het beginstation en leverde alles af op het gewenste station. Daarmee waren de postbeamten die sinds 1852



Wagon plateforme à grands côtés tombants de 10 tonnes (avec frein à vis)

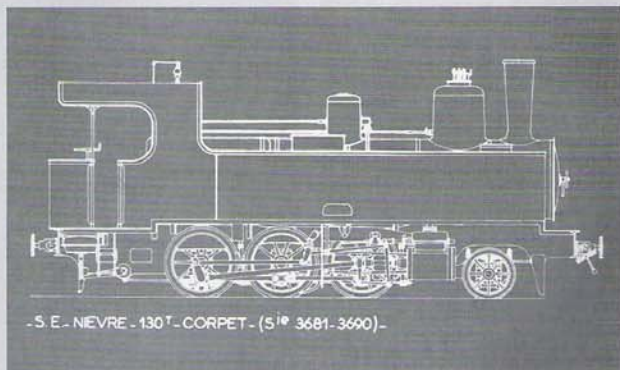


Wagon tombereau de 10 tonnes, A FAITAGE (avec frein à main)

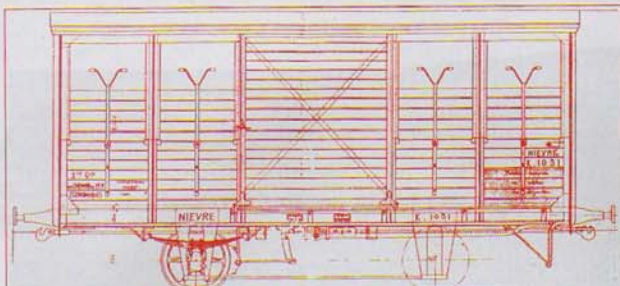


Wagon tombereau de 10 tonnes (avec frein à vis)

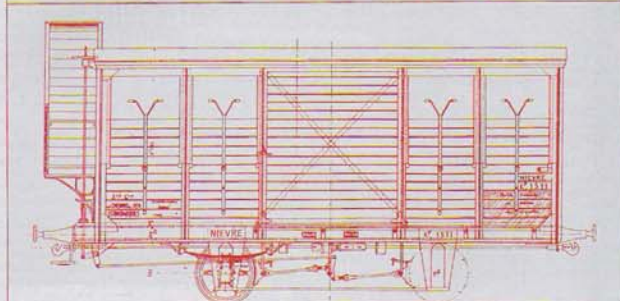
Open Tacot-goederenwagens, handgeremd.



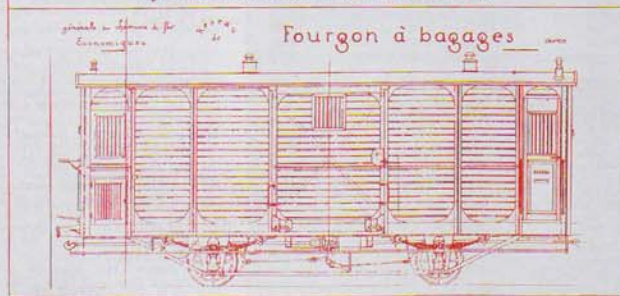
De standaardloc 1C-130T loc van Corpet et Louvet.



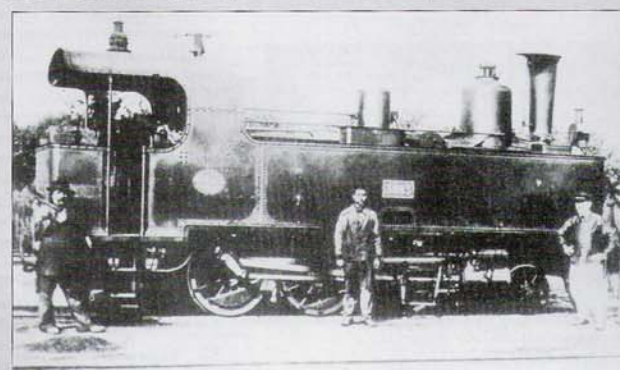
Wagon couvert à volets mobiles de 10 tonnes (avec frein à main)



Wagon couvert à volets mobiles de 10 tonnes (avec frein à vis)



Twee gesloten goederenwagens, ook gebruikt voor veevervoer. De onderste afbeelding toont de bagagewagen met rechts het postcompartiment.



Loc 3683 uit 1904 met trots poserend personeel.

op de Franse stations aangesteld waren, overbodig geworden. Naast de postwagens bestond het wagenpark bij de start uit 35 gesloten goederenwagens (tevens geschikt voor veevervoer), 25 open wagens voor stortgoed (de zgn. tombereaux), 20 lage bakwagens, en 20 speciale wagens voor houttransport. Totaal kosten: 205.000 oude Frankjes.

Korte glorie

Op 4 augustus 1901 werd het eerste stukje van Corbigny via Lormes naar Ouroux in gebruik genomen. Twee jaar later, op 1 juli 1903 was het gehele traject gereed, inclusief het stukje van Corbigny naar Chitry-les-Mines aan het kanaal. Vier keer per dag vertrok er een trein uit Corbigny naar Saulieu - de eerste om 5 uur, en de laatste om 19 uur. Inclusief de vele stops en locverzorging duurde een enkele reis ongeveer vier uur, wat een gemiddelde snelheid van 20 km/u betekende. Bekend zijn de anekdotes uit die tijd dat bij het merengebied van Settons de jonge heren uit de trein sprongen en uitgebreid langs de (toen ook al) koket badende meisjes flaneerden alvorens driehonderd meter verder weer op de trein te springen. Even bekend zijn de verhalen over de vele ongelukken. Aanrijdingen met paard-en-wagen en loslopend vee waren schering en inslag, en later kwamen daar de ongelukken met de inmiddels oprukkende automobiel nog bij. Diezelfde automobiel zorgde ervoor dat het smalspoor door de Morvan op 15 maart 1939 werd opgeheven, nog geen veertig jaar na het begin. Maar de (vracht)auto was in opmars, en de wegen waren inmiddels zodanig verbeterd, dat de verbinding per Tacot niet meer rendabel was. In 1935 verscheen er nog wel een auto rail op het traject om de trage stoomlocs te vervangen, maar de lijn was niet meer te redden. Wat rest zijn namen als 'Café de la Gare' en 'Rue de l'ancienne Gare' in de dorpen waar ooit de Tacot stopte. En natuurlijk de stations. Verkocht, verbouwd, maar meestal met het naambord nog fier aan de buitenmuur. Als je je ogen dicht doet, hoor je hem weer in de verte komen: de Tacot, nog het best vertaald met 'ouwe taaie', berucht bij de bevolking door zijn lawaai, zijn stank en het vee dat op hol sloeg. De Morvan is weer rustig. De TGV snelt er met een grote boog omheen. De laatste reguliere trein stopte in september 1998 te Corbigny, daarna werd er nog af en toe wat hout opgehaald. Het spoor is ernstig in verval. De twee stationsgebouwen (van de SNCF en de Tacot) staan er nog, maar alles is gesloten. Heel af en toe mag er een gelegenheidstrein met 10 km/u over het baanvak rijden. Nog even, en het spoorse verleden van de Morvan is voorgoed voorbij.

Tekst & foto's: Kees Bregman

De historische foto's werden ter beschikking gesteld door J. Lequime, Lormes. Literatuur: Vents du Morvan nr.3, (Jacqueline Painbeau, uitgave winter 1999/2000), Le Tacot de Morvan (Charles Halm, uitg. l'Imprimerie Pelux, Autun, 1995) Voorts is er een Franstalige internetsite van spoorwegpublicist Bernard Lecomle op perso.wanadoo.fr