

Wasseiges - La station

KLEINE STATIONS IN HET LANDSCHAP

Op verschillende plaatsen ontdekt men nog de ophoging waar de sporen van de lijn liepen. Maar de beste getuigenissen zijn de kleine stations langs het parcours.

Allemaal hebben zij door de tijd heen een aantal veranderingen ondergaan. Zoals die van Branchon (2) en Wasseiges (3), waar een verdieping werd toegevoegd aan het oorspronkelijke gebouw. Het eerste was een opslagplaats voor te vervoeren materialen maar ook een halte voor reizigers. Het tweede was een gebouw voor inontvangstneming en controle, en een opslagplaats waar later een woning werd tegenaan gebouwd. Dat was ook zo voor het station van Boneffe (1), het eerste dat gebouwd werd.

Het station van Noville-sur-Mehaigne, vandaag een privéwoning, bevindt zich langs de lijn 142 Namen-Tienen. Het was destijds het vertrekpunt van de Zamanlijn. Het lag langs de lijn Namen-Ramillies-Tienen. Deze inplanting verklaart de architectuur die verschilt van de vier andere kleine stations. Een gietijzeren zuiltje voor de parking markeert de grens tussen de spoorweginstallaties van de Staat en de privélijn van Zaman. Er vlak naast had het "Hôtel de la Gare" enkele kamers waar de vele handelsvertegenwoordigers konden overnachten. Het stationskwartier telde verder nog enkele cafés.

Het station van Ambresin (4) tenslotte, het laatste langs de lijn, ligt op de plaats waar de spoorlijn de rijweg kruiste. De terminus bevindt zich achter de suikerfabriek.

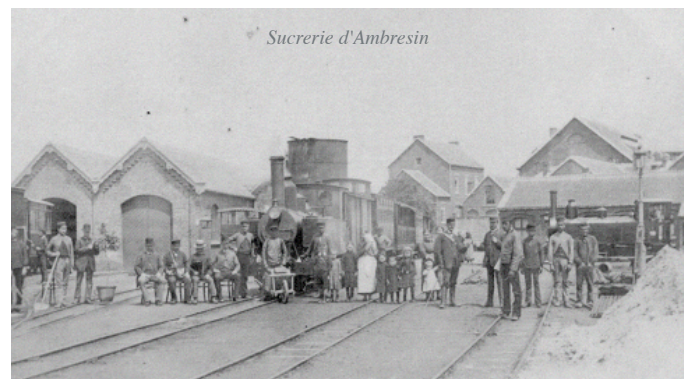


Noville - La station

DE SUIKERFABRIEK VAN AMBRESIN 2

Deze suikerfabriek, gebouwd in 1864, was één van de belangrijkste van de streek en zeker één van de modernste. Het was vooral de familie Gilain, jarenlang vennoot van Zaman, die de fabriek bestuurde en instond voor de ontwikkeling van de activiteiten. De fabriek sloot haar deuren in 1975.

Op de site bevinden zich de opslagplaatsen van de Zamantrein. De installaties zijn vandaag privébezit en omvatten de onderkomens, het onderhoudsatelier en de opslagplaatsen voor de wagons. Het geheel is de mooiste overlevende getuigen van dit spoorwegverleden.



Sucrierie d'Ambresin



Sucrierie de Boneffe

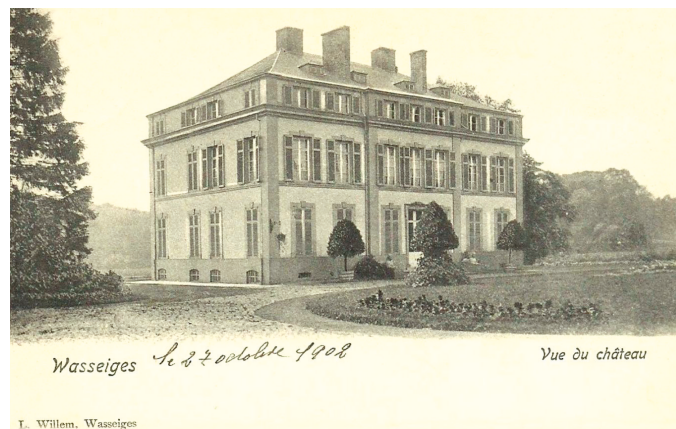
Verantwoordelijke uitgever: Pascale Javaux - Rue des Marais 11 - 5100 Andenne

DE BRUG VAN WASSEIGES 3

De bruggen werden gebouwd om de te grote hoogteverschillen in het landschap op te vangen. Deze brug bestaat uit muren in metselwerk die nog origineel zijn. Een metalen brugdek werd toegevoegd na de Eerste Wereldoorlog, toen de buurtspoorweg zijn intrede deed.

ZAMAN, 'KASTEELHEER' IN WASSEIGES 4

Het kasteel van Wasseiges, vanaf 1860 eigendom van de familie Zaman, werd door de Duitsers vernield tijdens hun aftocht in 1944. Vandaag bestaan enkel nog de boerderij, momenteel omgevormd tot woning, het huis van de tuinman en de vijvers langs de Mehaigne.



T. Willom, Wasseiges

DE OUDE KLAARBASSINS – SITE VAN GROOT BIOLOGISCH BELANG

De site bevindt zich op de plaats van de oude klaarbassins van de suikerfabriek van Ambresin. Nadat ze in de jaren 1970 verwaarloosd werden, zijn de bassins grondig aangepast en deels opgevuld. Een gedeelte werd landbouwgrond, sommige percelen werden beplant met fruitbomen (onder meer hazelaars), terwijl nog andere hun natuurlijk beloop kenden, wat heeft geleid tot het ontstaan van een vegetatie met struiken en bomen zoals wilgen, essen en elzenbomen. Een van de klaarbassins, in het westen van de site, staat momenteel nog altijd onder water. Enkel een klein deel van de site, namelijk een helling die naar de Mehaigne daalt, geniet van het statuut van natuurreservaat.



DE PERIKELEN ROND HET TREINTJE

Het treintje ging al heel snel deel uitmaken van het dagelijkse leven van de streekbewoners. Het was dan ook niet uitzonderlijk dat er over zijn perikelen werd gepraat!

Zoals het verhaal van de haltes in volle veld, tussen de officiële stations, waarbij mensen konden op- en afstappen. Of van de ruimdenkende controleurs die kinderen gratis op de trein lieten.

Of van de ruime interpretaties van de vertrektijden. Tijdens het dorpsfeest van Taviere, verliet een speciale trein het dorp om 20u30. Uur waarop het vertrek werd gefloten. Voor de laatkomers weerklonk het fluitsignaal nog eens om 20u45. Maar uiteindelijk vertrok de trein even voor middernacht!

Nieuwjaarsdag was nog zo'n speciale gelegenheid: bij de haltes gingen passagiers én treinpersoneel samen een glas drinken, wat het uurrooster behoorlijk in de war stuurde!

Het Zamantreintje werd een echte attractie en een reden voor een leuke uitstap. De mensen kwamen van ver om een rit te maken. Er werden zelfs postkaarten gedrukt voor de spoorattractie!

EEN KORT LEVEN VOOR DE SPOORLIJN, HET FAILLIET VOOR DE INITIATIEFNEMER

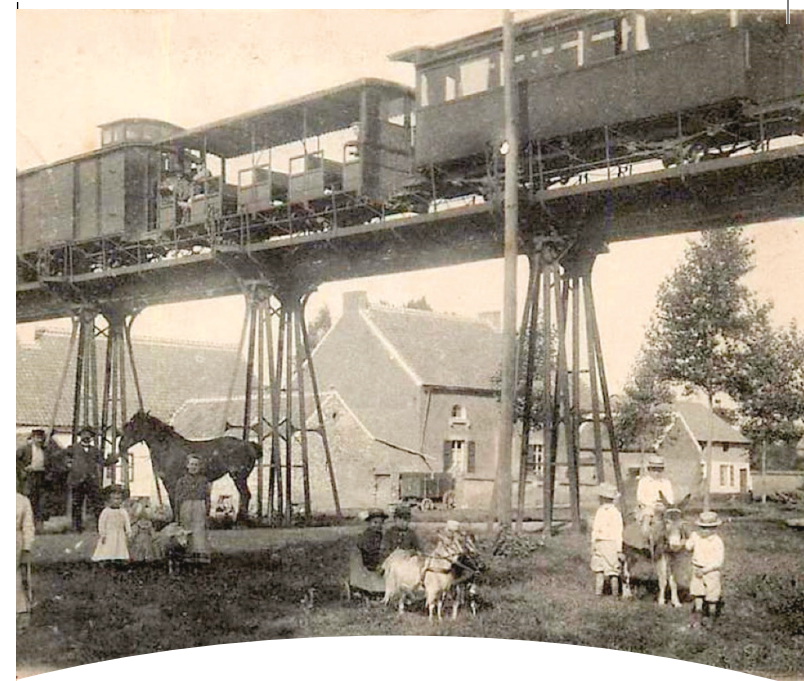
De concessie en de exploitatie van de lijn bleven in de familie Zaman tot op het einde, in 1917, het jaar waarin de Duitsers de lijn in beslag namen, haar ontmantelden en de sporen en het rollend materiaal overbrachten naar Duitsland. Baron Raoul d'Huart, schoonzoon van Joseph-Emmanuel Zaman, was de laatste beheerder van de lijn die zorgde voor een uitstraling en een economische ontwikkeling in de hele streek.

Zaman zelf leed heel zware verliezen tijdens de beurscrash van 1884. De baron was geruïneerd. Hij was bijna 72 jaar oud en moest de quasi-totaliteit van zijn goederen verkopen. Onderdak vond hij bij zijn jongste dochter Anne en zijn schoonzoon Raoul d'Huart. Hij overleed in 1894, 82 jaar oud, en werd begraven in de familiecrypte op de oude begraafplaats van Vorst.

Vanaf 1923 werd de lijn aangepast aan de nieuwe exploitatietechnieken door de NMBS (maatschappij voor buurtspoorwegen). De brug van Branchon, die alles overleefd had, werd dat jaar afgebroken. Vanaf 1926 konden reizigers opnieuw de secundaire lijn gebruiken. Ze stond te boek als nr. 535 in de gids van de NMBS, maar voor de streekbewoners bleef ze jarenlang de lijn van het Zamantreintje.



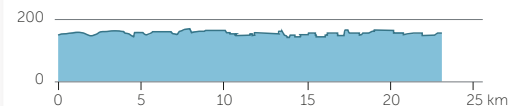
Europees landbouwfonds voor Plattelandsontwikkeling: Europa investeert in zijn platteland.



Fietstocht in het spoor van het Zamantreintje



ALTIMETRISCH PROFIEL // 23KM



Hannut



Wasseiges



Fernelmont



		Straat	KM		
Eghezée	Boneffe	● Vertrek: parking van de zaal van Boneffe, rue du Presbytère	0.0		
		● Naar links, rue des Comognes	0.1		
		● Naar links, route de Hesbaye	0.2		
		● Naar rechts, Chemin de Folx-les-Caves	0.4		
Branchon		● Naar rechts (aan het kruispunt), rue Romaine	1.0		
		● Naar rechts, Bâty de Branchon (daarna rechtsomkeer)	2.1		
		● Naar rechts, rue Romaine	2.2		
		● Naar rechts, rue Zaman	2.7		
Hannut	Merdorp	● Naar links, rue de Meunier	3.0		
		● Bocht naar rechts, rue du Marquat	4.1		
		● Naar rechts (aan de Y), ruelle Dewart	5.8		
		● Naar rechts, rue Saint-Rémy	5.9		
		● Aan de rotonde eerste afslag rechts, rue Là-Haut	6.1		
		● Aan het kruispunt naar rechts, rue de la Marsalle (richting Wasseiges-Ambresin)	6.3		
		● Aan het kruispunt naar links, naar de steenweg	6.9		
		Wasseiges	Wasseiges	● Rechtdoor, rue de Merdorp	7.3
				● Naar links, rue de Thisnes	8.9
				● Naar rechts, rue du Lucar	10.2
● Naar links, rue du Baron d'Obin	11.3				
● Aan het kruispunt naar rechts, rue du Chant des Oiseaux	11.5				
● Bocht naar rechts, rue de la Sucrierie	11.6				
● Naar links, rue du Baron d'Obin	11.9				
● Naar links, naar de 4 korenaren (daarna rechtsomkeer)	12.3				
Wasseiges	Ambresin	● Naar links, rue du Baron d'Obin	12.4		
		● Naar rechts, Drève des Lorrains (daarna rechtsomkeer)	13.3		
		● Naar rechts, rue du Baron d'Obin	13.9		
		● Direct naar links, avenue Mazalienne (aan de kapel)	13.9		
		● Er rechtover (lichtjes links), rue du Moulin	14.3		
		● Naar links, rue du Baron d'Obin (rechtsomkeer aan de boerderij)	15.0		
		● Volg de rue du Baron d'Obin	15.1		
		● Naar rechts aan het kruispunt, place Communale (naar de N924)	15.7		
		● Naar links, rue de Meeffe (N652)	16.0		
		● Aan het kruispunt naar rechts, rue d'Hemptinne	17.1		
Fernelmont	Hemptinne	● Rechtdoor, rue de Meeffe	18.0		
		● Aan het kruispunt naar links, rue de la Soile	18.9		
		● Eerste rechts, rue de Meeffe	19.0		
		● Aan het kruispunt naar rechts, ruelle des Loups	19.4		
Eghezée	Boneffe	● Aan het kruispunt met de rue de Champion, verder rechtdoor	19.6		
		● Aan het kruispunt naar rechts, rue du Parc	21.9		
		● Aan het kruispunt naar rechts, route de Hesbaye	22.9		
		● Naar rechts, rue du Presbytère	23.0		
		● Aankomst: zaal van Boneffe	23.2		

IN HET SPOOR VAN HET ZAMAN TREINTJE

ZAMAN, EEN UNIEKE MAN VOOR DEZE STREEK!

In 1879 werd de eerste privéspoorlijn aangelegd en dat was tussen het station van Noville-Taviers en het dorp Ambresin. Het was Baron Joseph Emmanuel Zaman, een rijke industrieel die toen in het kasteel van Wasseiges woonde, die aan de basis lag van de aanleg van deze lijn die bestemd was voor het transport van suikerbieten. Voor de definitieve concessie eiste de Belgische Staat dat parallel aan het goedertransport, ook het vervoer van de inwoners van de verschillende dorpen langs de lijn zou verzekerd worden. Deze verplichting zorgde voor een bijzondere sociale dynamiek tussen de inwoners van de betrokken dorpen langs het 9446 meter lange tracé van de spoorlijn.

Vandaag bestaan de kleine stations nog altijd. Uit het verleden erfden we enkele foto's en anekdotes die u de zin geven om de sporen van het treintje door het platteland te volgen en de fantastische geschiedenis van de Zaman trein te ontdekken.

MIJNHEER JOSEPH-EMMANUEL ZAMAN



Hij werd geboren op 10 mei 1812. Op 14 jaar was hij wees en werd grootgebracht door zijn oom, ridder François Wyns de Raucourt, die van hem zijn universele legataris maakte.

In 1840 huwde hij met Gravin Cécile du Monceau de Bergendal en het koppel kreeg 4 kinderen.

Hij werd uitbater van de steengroeve van Quenast, werd erkend als verstandig heerder en groeide uit tot een gerespecteerde industrieel. In 1858 werd hij door Leopold I tot de adelstand verheven en in 1867 kreeg hij het ereteken van 'ridder in de Leopoldsorde' van Leopold II.

Van 1857 tot 1870 werd hij senator voor het arrondissement Nijvel. In

de loop der jaren kocht zijn onderneming een twintigtal steengroeven die hij tot ontwikkeling bracht en die samen 1.400 mensen tewerkstelden. Parallel vormde hij een gewone opslagplaats van rollend materiaal om tot constructiewerkplaats voor spoorwegmateriaal. Zijn locomotieven werden bekroond op de Wereldtentoonstelling van Parijs in 1855.

Hij arriveerde in Wasseiges in 1860, kocht het kasteel en de aanpalende boerderij, maar ook de 'Ferme du Soleil' (Zonneboerderij) en een windmolen. Zo werd hij eigenaar van meer dan 500 ha gronden en landbouwgebouwen. Op het toppunt van zijn roem kreeg Joseph-Emmanuel de bijnaam 'Baron Zaman'.

WAAROM EEN SPOORLIJN IN ONZE STREEK?

Na het ontwikkelen van zijn steengroeven en de verwerving van spoorwegmaatschappijen, zag Zaman nieuwe kansen in de exploitatie van suikerbieten, dankzij zijn nieuwe aankopen en landbouwgronden die zeer geschikt waren voor deze cultuur. Samen met enkele vennoten stichtte hij in mei 1864 de onderneming Zaman & Cie, die zich zou toeleggen op de productie van suiker. De "Sucrierie" d'Embresin* (*sic) werd de belangrijkste en best uitgeruste suikerfabriek van de streek. Hij ging later ook een samenwerking aan met enkele eigenaars van suikerbietvelden voor de oprichting van de "Sucrierie de Boneffe".

Maar door de geografische ligging van de suikerfabrieken moesten grondstoffen en producties aan- en afgevoerd worden met paard en kar. Er was immers geen andere verbinding met het station van Noville-Taviers, waar de lijn Namen-Tienen passeerde. Dat remde de rentabiliteit van de onderneming. Aangezien de baron voor niets terugschrikte, besliste hij om zijn eigen spoorlijn aan te leggen tussen Noville-Taviers en Ambresin. In 1878 kreeg hij de concessie voor de aanleg en exploitatie van een smalspoorlijn voor de duur van 40 jaar. De spoorlijn van het Zaman treintje was geboren.

De werken werden binnen het jaar gerealiseerd en het Zaman treintje deed zijn eerste reis op 1 september 1879. De kosten voor de aanleg bedroegen 298.500 frank, wat vandaag neerkomt op de som van 1.819.118,7 euro!

WAT BLIJFT ER 140 JAAR LATER OVER VAN DE ONDERNEMING?

DE 'BÂTY DE BRANCHON' 1

De viaduct van Branchon, een bijzonder stukje architectuur voor die tijd, liep over het dorpscentrum en vermeed zo de hoogteverschillen die de machines niet aankonden. Zaman liet dus een viaduct van 127 meter bouwen op een hoogte van 5,50 meter! Vandaag resten helaas slechts enkele foto's van dat majestueus bouwwerk waar de dorpsbewoners vroeger heel fier op waren. Overigens had ook Leopold II, die baron Zaman persoonlijk-kende, deze plaats en de lijn bezocht.

