

Lijn 124 Brussel-Zuid – Nijvel – Luttre – Charleroi-Zuid

Opening: 1843 – 1874

Concessiehouders:

- Belgische Staat: 1843 - 1926
- NMBS: 1926 - 2005
- Infrabel: 2005 –

Elektrificatie: 19 november 1949

Lengte: 55,9 km

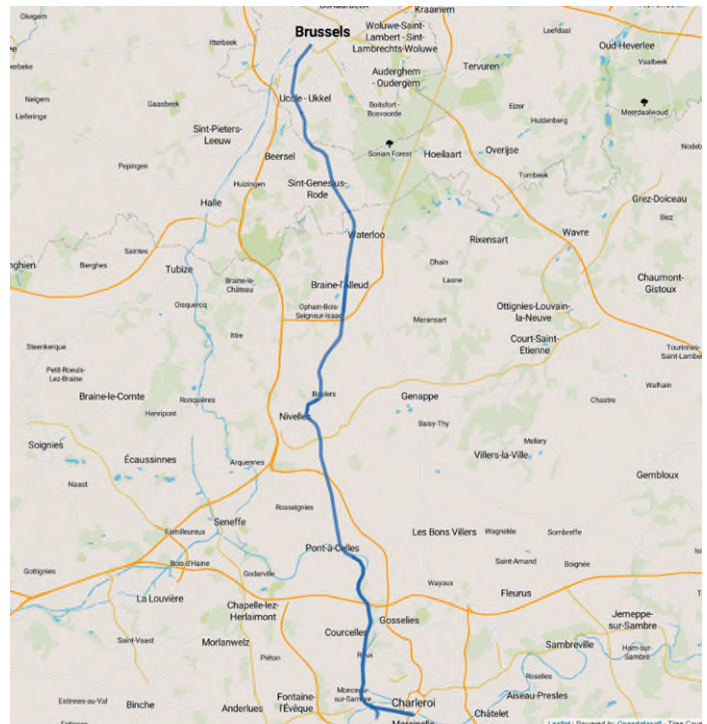
Kunstwerken:

Bruggen: Marchienne-au-Pont
Luttre (kanaal)

Viaducten: 2 in Ukkel

Stations: Brussel-Zuid, Vorst-Oost, Ukkel-Stalle, Ukkel-Kalevoet, Linkebeek, Holleken, Sint-Genesius-Rode, De Hoek, Waterloo, Eigenbrakel, Lillois, Baulers, Nijvel, (Bois de Nivelles)¹, Obaix-Buzet, Luttre, (La Chaussée), Courcelles Motte, Roux, Monceau², Marchienne-au-Pont, (Marchienne Est), Charleroi-Centraal

In het kort: Spoorlijn 124 beleefde haar bloeitijd in de 20e eeuw toen het industriebekken van Charleroi een deel van zijn productie via de haven van Antwerpen verkocht voor export. In 1949 was de lijn, na Brussel - Mechelen, het tweede traject in België dat geëlektrificeerd werd.



© Infrabel

¹ De gesloten haltes staan tussen haakjes

² Goederenstation

Historiek

In 1835 huldigden de Belgische spoorwegen de lijn Brussel – Mechelen in, de eerste van een stervormig net met Mechelen als middelpunt.

In dit spoorwegproject was ook een lijn naar Charleroi voorzien, die als vertrekpunt diende voor een lijn naar Namen. Die verbinding kwam er in 1843, met een lijn van 's-Gravenbrakel naar Namen via Manage en Charleroi-Zuid.

Omdat het verkeer tussen het bekken van Charleroi en de haven van Antwerpen via Brussel toenam, werd overwogen om een meer rechtstreekse lijn aan te leggen tussen Brussel en Charleroi. De Provincieraad van Brabant drong er herhaaldelijk bij het ministerie van Openbare Werken op aan om te onderzoeken of er tegemoetgekomen kon worden aan de behoeften van de industriëlen en handelaars in het *Pays Noir* (het Zwarte Land), Brussel en Antwerpen.

Op 24 januari 1865 werd een project voorgesteld om een lijn aan te leggen van Brussel-Zuid naar Luttre, een traject van 40 kilometer, met haltes in Vorst, Ukkel-Kalevoet, Sint-Genesius-Rode enz.³

De bouw van een halte in Ukkel-Kalevoet zou het mogelijk maken om de gemeenten Linkebeek, Drogenbos en Ukkel te bedienen, alsook de naburige gehuchten met brouwerijen, branderijen, papierfabrieken en ververijen.

De lijn en haar baanvakken

Een deel van de toekomstige lijn 124 werd al aangelegd in 1843. Op 2 augustus 1843 werd namelijk de lijn van 's-Gravenbrakel naar Namen via Manage en Charleroi-Zuid opgeleverd voor exploitatie. Die lijn omvat het baanvak Luttre – Charleroi (L 124A), dat later deel zou gaan uitmaken van de lijn Brussel – Luttre om samen de huidige lijn 124 te vormen. Gedurende 30 jaar was dit (allesbehalve rechtstreekse) traject, het enige tussen Brussel en Charleroi.

De onteigeningen voor het baanvak Brussel - Ukkel startten in 1869 en op 20 september 1873 stelde de Belgische regering de spoorlijn tussen Brussel en Ukkel-Kalevoet in dienst. Dit was het eerste baanvak van de verbinding Brussel – Luttre – Charleroi.

Op 1 juni 1874 werd de lijn geopend tot in Luttre.

Samengevat bestaat de lijn uit de volgende baanvakken:

23 oktober 1843: Luttre – Charleroi

20 september 1873: Brussel-Zuid – Ukkel-Kalevoet

22 december 1873: Ukkel-Kalevoet – Sint-Genesius-Rode

1 februari 1874: Sint-Genesius-Rode – Waterloo

10 maart 1874: Waterloo – Eigenbrakel

10 april 1874: Eigenbrakel – Lillois

1 juni 1874: Lillois – Luttre

³ Ucclesia, historische, archeologische en folkloristische kring van Ukkel en omgeving.

Het tracé van de lijn en de kunstwerken

Voor het tracé dat de Belgische Staat koos, waren er omvangrijke grondwerken nodig, maar de lijn telt weinig kunstwerken, afgezien van twee grote viaducten ten zuiden van Brussel.

Tussen Charleroi en Luttre heeft de lijn een relatief makkelijk profiel en volgt ze het kanaal Brussel-Charleroi, dat in Luttre wordt overgestoken via de brug van Luttre. Er is ook een brug over de Samber en de Eau-d'Heure.

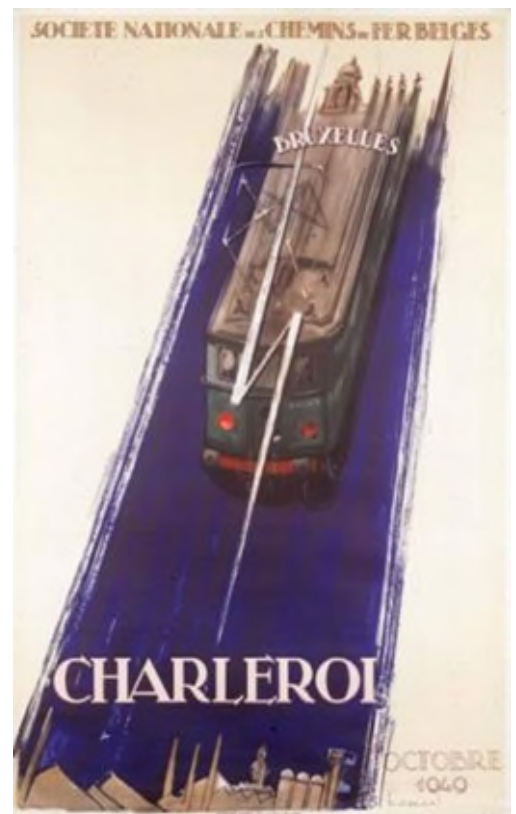
Richting Brussel heeft de lijn door het ruige terrein aanzienlijke hellingen, waaronder een van 5 kilometer lang en een hellingsgraad van 14‰, tussen Ukkel en Sint-Genesius-Rode.

In Ukkel werden twee viaducten gebouwd aan weerszijden van het station Kalevoet. De lijn overspant de vallei van de Ukkelbeek, op een hoogte van 30 meter. Daarvoor moest er een groot viaduct van 15 meter hoog worden gebouwd. Verderop kruist een tweede viaduct de Geleijtsbeekvallei op een hoogte van 38 meter.

Elektrificatie van de lijn



Elektrificatiewerken op lijn 124 (Brussel – Charleroi) in 1949 (Ref. Z09643f)



Affiche 'Brussel > Charleroi oktober 1949' (NMBS) (Ref. 4367)

Tussen de twee wereldoorlogen ondernam NMBS een elektrificatieproject dat in 1935 startte met de lijn Antwerpen - Brussel. Na geëxperimenteerd te hebben met elektrische motorstellen op deze lijn, werd rond 1938 overwogen om deze te gebruiken voor het talrijke goederenverkeer tussen de haven van Antwerpen en het bekken van Charleroi.

Na een vertraging door de oorlog was de lijn volledig geëlektrificeerd op 19 november 1949. De maximumsnelheid van de treinen werd bijgevolg verhoogd naar 120 km/u.

Om de 30 tot 40 km ligt er een onderstation langs het spoor dat de rijdraden voedt met 3.000 V gelijkstroom.

In 2020 besliste Infrabel om de installaties volledig te renoveren. Enigszins bijzonder is dat op het baanvak Luttre - Nijvel de vier sporen dichter bij elkaar liggen dan normaal. Hier lopen grote metalen dwarsbalken boven de vier sporen ter ondersteuning van de bovenleiding.

De ramp in Luttre

Op 15 augustus 1974 om 19.11 uur wou een trein met vier tweeledige motorstellen de brug van Luttre oprijden. 46 m vóór de brug voelde de bestuurder plots een hevige schok. De trein ontspoorde en werd uit elkaar getrokken in twee delen van elk vier rytuigen. De eerste drie ontspoorde rytuigen sleurden het vierde rytuig mee. Dat kwam op zijn dak neer op het onderliggende jaagpad langs het kanaal. Het vijfde rytuig botste tegen het ijzerwerk van de brug waarna het zesde rytuig erop inreed. Het zevende rytuig kwam samen met het laatste rytuig bovenop het zesde rytuig terecht.

Wanneer de hulpdiensten ter plaatse kwamen, troffen ze een haast apocalyptisch tafereel aan. In totaal lieten 18 mensen het leven en raakten er ongeveer 60 gewond.

Het ongeluk bleek te wijten aan verschillende elementen: de verzengende hitte in augustus 1974 die de sporen deed kromtrekken in combinatie met de hoge snelheid van de trein die geschat werd op 119 km/u op het moment van de ontsporing (en daarmee onder de toegestane 120 km/u lag). De uitzonderlijke hoge temperatuur zou het spoor op de brug van Brussel vervormd hebben en zo de ontsporing van de trein hebben veroorzaakt. De burgerlijke partijen werden schadeloosgesteld door NMBS.

Telefoneren in de trein in 1949

In 1949 bood NMBS de reizigers op de pas geëlektrificeerde lijn tussen Brussel en Charleroi een unieke dienst aan: een telefoon op de trein! Aan boord van de eerste elektrische treinen op deze lijn, werden niet minder dan zes zetels verwijderd om plaats te maken voor een 'telefooncel' met twee stoelen, een tafeltje en een - toegegeven, niet echt essentiële - operator. De innovatie was ongezien. Vanuit de trein konden reizigers elke abonnee in Brussel of daarbuiten bellen. Een oproep kostte 9 frank voor drie minuten. Maar omdat het een kort traject was, werd de dienst niet veel gebruikt en uiteindelijk afgeschaft.



Telefooncel in motorstel 1935 (Ref. Z09661)

Vier sporen en het GEN

Kort voor de Eerste Wereldoorlog besloten de Belgische spoorwegen en de Belgische Staat om lijn 124⁴ tussen Luttre en Charleroi op vier sporen te brengen en de meeste gelijkgrondse kruisingen weg te werken.

De rest van de lijn bleef dubbelsporig, maar in het kader van het GEN-project rond Brussel werd besloten om die volledig op vier sporen te brengen. Twee van de sporen zullen bestemd zijn voor sneltreinen.



Tijdens de spits moet het GEN de inwoners in een straal van 30 km rond de hoofdstad de kans bieden om elke 15 minuten een trein te nemen vanuit alle stations en haltes binnen deze zone. Maar om de lijn op vier sporen te brengen, moet de spoorwegbedding worden aangepast, wat een probleem kan opleveren voor de buurtbewoners. Daarom wordt de planning van de werken veelvuldig gewijzigd.

GEN-werf op spoorlijn 124 (Brussel – Charleroi), Denis Moinil, november 2007 (Ref. D3100-01)

De huidige planning voor de werken tussen Ukkel en Nijvel ziet er als volgt uit⁵:

- Toekomstige halte Ukkel-Moensberg en parking: eind 2024
- Tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en Wallonië: december 2033 (opmerking: de termijn voor de aflevering van de vergunning heeft een invloed op de voltooiing van de werken om de lijn tussen Ukkel en Wallonië op vier sporen te brengen)
- Tussen de grens van het Waals en Vlaams Gewest (Waterloo/Sint-Genesius-Rode) en Eigenbrakel: december 2025
- Tussen Eigenbrakel en Nijvel: december 2029.

Catherine Walravens
November 2023

⁴ L124 en L124A

⁵ Planning Infrabel, september 2023.

Beknopte bibliografie

Artikels: Les Chemins de fer à l'étranger : Le téléphone dans le train Bruxelles-Charleroi. *Revue générale des Chemins de fer*, Vol. LXIX ; nr 9, 1950, p.434, K710158

Les travaux d'électrification de Bruxelles-Charleroi et de Linkebeek -Anvers (Nord), *Informations de la Société Nationale des Chemins de fer Belges*, nr 14, 17/05/1947, p.1-2, K714293

Electrification des lignes de Bruxelles-Midi à Charleroi et de Linkebeek à Anvers-Nord, *Informations de la Société Nationale des Chemins de fer Belge*, nr 20, 12/08/1947, p.1-3, K714316

Boeken: DE PINCHART H., LADOS VAN DER MERSCH. Y. *Court historique de la ligne de chemin de fer Bruxelles-Calevoet-Luttre. Alentours de Calevoet. Le quartier de Calevoet. Tarifs ferroviaires. Extraits de "Ucclesia". Bulletin bimestriel n°48*, Uccle : Cercle d'histoire d'archéologie et de folklore d'Uccle et des environs, 1973, 17p. C571559

Commission du Métropolitain électrique de Belgique. Rapport de la Sous-Commission des lignes sur l'électrification de la ligne Bruxelles-Charleroi. Bruxelles : Commission du Métropolitain électrique de Belgique, 1937, 32 p. C2921

Internet : <https://infrabel.be/nl/article/gen-werken-op-spoorlijn-124-officieel-hervat>

Voor een grondiger zoekopdracht kunt u onze database raadplegen met de volgende trefwoorden:

Bibliotheekcatalogus: Lijn 124 Brussel-Zuid - Nijvel - Luttre - Charleroi-Zuid

Museumcollectie: Lijn 124 Brussel-Zuid - Nijvel - Luttre - Charleroi-Zuid