

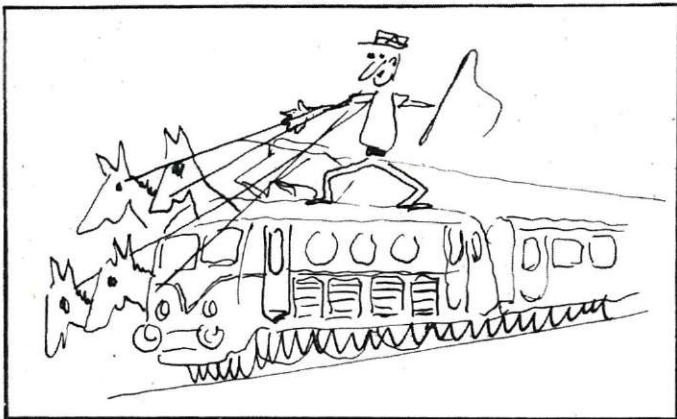
CHARLEROI-NAMEN IS GEELEKTRIFICEERD!

De vooruitgang van de elektrische tractie

In 1958 hebben de elektrische locomotieven en motorrijtuigen van de N.M.B.S. in totaal ongeveer 46,2 miljoen kilometer afgelegd (1.150 maal de omtrek van de aarde!). Samen hebben zij aldus 37,5 % van de trafiek van het ganse net verzekerd.

In 1959 is het de beurt aan de stoomlocomotieven van de lijn Charleroi-Namen om te verdwijnen!

De lijn Charleroi-Namen heeft een schier vlak profiel en is bijna zo hochtig als de Samber waarvan zij de vallei volgt. De elektrische goederentreinen, die langs Ronet en Gembloers trekken, berijden het baanvak Namen-Jemeppe al sinds 1957.



Uitgaven voor de besturing...

De verdwijning van de stoomtractie op de lijn betekent voor de spoormannen de laatste fase van een belangrijk werk.

De voorafgaande studies

De studie van de elektrificatie van een lijn vergt een reeks berekeningen, uitgevoerd door een ploeg financiers die de huidige kosten van de stoomtractie en de vermoedelijke kosten van de elektrische tractie netjes « afwegen ». Voor deze zogenaamde rentabiliteitsstudie baseren zij zich op voorontwerpen voor een massa dingen: modernisering van de stations en van het lijntracé, wijzigingen aan de bestaande en oprichting van nieuwe kunstwerken, aanleg van onderstations en bovenleidingen, aankoop van rollend materieel, uitrusting van werkplaatsen, aanvulling van werktuigen, enz. Dit alles wordt natuurlijk uitgedrukt in franken en centiemmen, zoals het goede financiers betaamt!

Een andere ploeg — die de minuut en de kilowattuur als eenheden heeft aangenomen — berekent de nieuwe dienstregelingen der treinen en hun energieverbruik. Die dienstregeling, waarop specialisten ongeduldig zitten te

wachten, wordt overgebracht op de grafieken van het treinverkeer op de lijn. De verwikkelingen, veroorzaakt door het verkeer dat in de aansluitingsstations moet verzekerd worden, leiden tot werkelijke kettingreacties. Wij overdrijven nauwelijks indien wij beweren dat het wijzigen van de dienstregelingen op de lijn Charleroi-Namen, het herzien van het treinverkeer op de lijn... Luik-Maastricht met zich brengt!

Men bepaalt, ten slotte, het effectief van het nodige, elektrische rollende materieel, alsook de overeenstemmende uitgaven voor de besturing, het onderhoud en het herstel.

Indien de eindbalans gunstig is, dan is de eerste fase, die van de gecijferde documenten, afgelopen. Men is het eens om de elektrificatie voor te stellen.

De voorbereidselen

Zodra er tot elektrificatie besloten werd en er een vaste en duidelijkere vorm dient gegeven aan al die voorontwerpen, beginnen de discussies opnieuw. In het lang en in het... breed! Veel en langdurig zal er gepraat worden op het werkerrein, in volle wind, dikwijls onder regen of sneeuw.

In opeenvolgende fases zullen al de stielmannen een afspraakje met elkaar maken in volle baan.

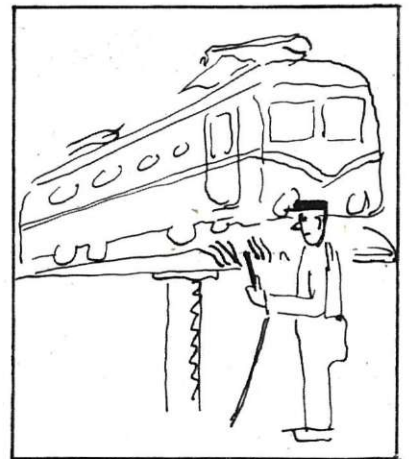
Eerst de landmeters, voorzien van afzetpalen, decameters en potten verf. Kwade tongen beweren dat zij plotseling vrezende de reglementaire duizend meter tussen twee opeenvolgende kilometerpalen niet meer te zullen terugvinden! Daar is, natuurlijk, geen sikkepit van waar. Zij zijn vergezeld van fatsoenlijke lui die indrukwekkende tekenrollen onder de arm dragen: deze bepalen op het terrein — met houten stokjes en brede verfstrepen op het spoor — de plaats van de palen der bovenleidingen, de limieten van de op te richten kunstwerken, de hartlijnen van de nieuwe wissels, enz.

Maar de lijn bewaart, op enkele bijzonderheden na, haar vroeger uiterlijk.

De eerste werken

Zodra de echte werken beginnen, verandert het landschap daarentegen van dag tot dag.

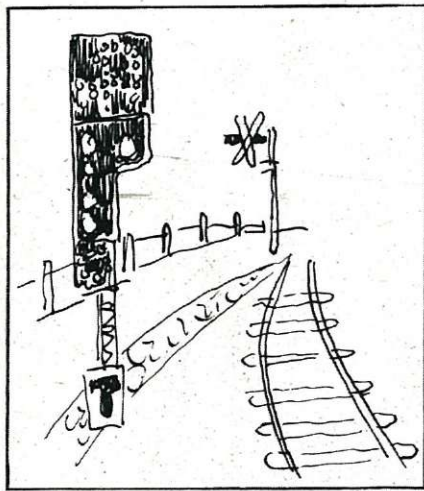
Hier wordt een seinpaal, met mooie rode armen, verplaatst. Een andere seinpaal, vervangen door een lichtpaneel, draagt een groot, houten kruis in afwachting dat hij langs het spoor geworpen wordt.



... en het onderhoud...

Ploegen grondwerkers graven grote putten die een andere ploeg met beton vult ! Daarna plant men er stalen palen in die, per groep van twee, verbonden worden door middel van dwarsbalken. Vogels bouwen hun nestje in de voegen, beschut tegen de katten en de... kwajongens. Stellen platte wagens, beladen met zware haspels, rijden over de lijn, en acrobaten beginnen kilometers draad en kabel af te rollen alvorens deze op te hangen aan de portieken. Andere acrobaten, specialisten in de ophanging, regelen, hoog op rollende ladders gezeten, de kabel-doorhangen in elke spanwijdte, om er bevallige kettinglijnen van te maken en, daar zij een hekel hebben aan rechte lijnen, plaatsen zij de rijdraden in... zigzag !

Zij vermoeden niet eens dat, vooraleer dit werk kon aangevat worden, de bureaus wekenlang in koortsachtige spanning geleefd hebben : opmaken van de bestekken, prijsaanvragen, onderzoek en bespreking van de aanbiedingen, bestellingen, toezicht over de fabricaties, keuringsformaliteiten, enz.



Seinpalen met een houten kruis.

af moet de lijn beschouwd worden als gevaarlijk voor de onvoorzichtigen daar zij ongevallen door elektrocutie kan veroorzaken.

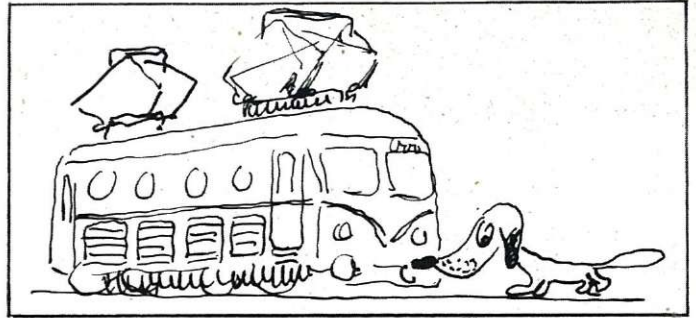
Op de vastgestelde dag gaan andere technici, die gedurende al die tijd in de schaduw werkten, hetzij om de uitrusting van de bestaande onderstations aan te vullen, hetzij om een laatste maal het ingewikkelde kabelwerk van een nieuw onderstation na te zien, heel voorzichtig over tot de eerste stroominschakeling op de lijnen.

Op een tabel gaan seinlampen over van groen naar rood, bellen rinkelen een ogenblik, de naald van de voltmeter schommelt rond drieduizend volt...

De eerste reis

Ergens op een zijspoor in het station van Charleroi, wacht een nieuwe treinbestuurder, volgepompt met theorie, trots over de wetenschap die hij met geduld verworven heeft op de banken van een theoriezaal en in de stuurhut van een voertuig dat over de reeds geëlektrificeerde lijnen bolde...

De vertegenwoordigers van de verschillende diensten, die verantwoordelijk zijn voor deze eerste reis, wisselen



... dat geruisloos naderbij sluipt...

nog een laatste maal van gedachten en dan vertrekt de trein met matige snelheid.

De onderstationschef, die hun de toelating tot het vertrek geeft, bekijkt hen met een bezorgd oog. Zij beloven hem dat zij zullen terugkeren !

Overal langs de lijn onderbreken de bedienden van de stations en van de blokposten, de wegwachters en de spoorleggers een ogenblik hun werk en zien de elektrische trein voorbijdenderen.

Al zijn stroomafnemers zijn opgericht en spuwen vuur over heel hun rit : de op de draden gelegde koolstof verbrandt.

Ergens bij een overweg staan schooljongens door hun goed ingelichte onderwijzer netjes in rangen opgesteld en groeten jubelend van pret.

Een lompe hond, kwaad om dit nieuwe tuig dat geruisloos naderbij sluipt, loopt al springend over de dwarsliggers in het spoor vóór de locomotief. Na een honderdtal meter wipt hij — het was hoog tijd — met een woedend geblaf opzij.

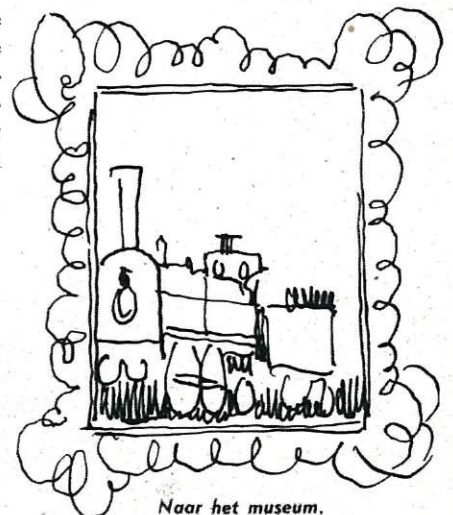
Het doel nadert langzaam.

Morgen zal men tegen normale snelheid rijden. Overmorgen zal er in de dagbladen een doodgewone mededeling verschijnen en verder zal erover gezwegen worden.

En in de bureaus is hetzelfde « spelletje » reeds opnieuw begonnen. Voor Brussel - Bergen, en Bergen - Sint Ghislain, en Landen - Hasselt, en Brussel - Gent.

Tot de roemrijke dag waarop de laatste stoomlocomotief zal overgebracht worden naar het museum van Brussel-Noord !

F. B.



Naar het museum.



Behalve de eindstations hebben Châtelaineau-Châtelet, Jemeppe-sur-Sambre en Tamines een zekere belangrijkheid.

De elektrificatie van het baanvak van Namen tot Jemeppe-sur-Sambre (17 km) werd reeds verwezenlijkt ter gelegenheid van de werken aan de lijn naar Luxemburg. Dit baanvak maakt, inderdaad, deel uit van de normale reisweg der goederentreinen, langs Ronet-Gembloers, die also de helling van Rhisnes aan de uitgang van Namen naar Brussel vermijden.



In de spoorwegtaal draagt de lijn Charleroi-Namen het nummer 130.

Haar totale lengte belooft 37 km. Zij is een onderdeel van de rechtstreekse reisweg Parijs-Keulen en, als dusdanig, wordt zij bereden door de T.E.E.-treinen: « Parsifal » en « Parijs-Ruhr », alsook door de zware internationale treinen die Parijs met Polen en Scandinavië verbinden.



De voeding van de bovenleidingen van Charleroi-Namen wordt verzekerd door de onderstations die aan het uiteinde van de lijn gelegen zijn.

Sedert begin maart, rijden enkele elektrische reizigerstreinen tussen Gembloers en Tamines, langs Jemeppe-sur-Sambre (lijn 144) om het besturingspersoneel « in te rijden ».

De toegelaten maximumsnelheid op de lijn Charleroi-Namen bedraagt 90 km/h.

De elektrische omnibustreinen, met 16 stilstanden tussen Charleroi en Namen, leggen de afstand af in 53 minuten, wat een winst betekent van ongeveer 30 % tegenover de stoomtractie.

De toegelaten last voor de goederentreinen, gesleept door BB's 122, belooft 1.770 t.