

elektriciteit op de lijn bergen – manage

Geschiedenis

De geschiedenis van de lijn Bergen – Manage is een verhaal in drie afleveringen. Het begint op 20 januari 1848 als tegelijkertijd de baanvakken Manage – Bracquegnies en La Louvière – Bascoup via Mariemont worden opengesteld. Op 1 juni 1849 worden Bracquegnies en Nimy door rails verbonden en vanaf 20 oktober 1849 kan er ook tussen Nimy en Bergen worden gespoord. Het heeft dan nog honderdeenendertig jaar geduurd (tot 28 september 1980) voordat de lijn gemoderniseerd werd en de vruchten van de elektrificatie kon plukken.

Die lijn was economisch gezien erg nuttig, maar bij de studie en de aanleg ervan dienden heel wat moeilijkheden, vooral politieke en economische, te worden overwonnen. Door de indienststelling van de spoorlijnen Brussel — Bergen (op 28 december 1842) en 's-Gravenbrakel – Namen via Manage, Luttre en Charleroi (op 2 augustus 1843), voelden de steenkolenbazen van het Centrum zich stiefmoederlijk behandeld ten opzichte van de koolmijnen van de Borinage en van de streek rond Charleroi, die reeds allemaal door particuliere spoorverbindingen met de nieuwe lijnen verbonden waren. Dit betekende een reëel voordeel omdat de goederen op die manier sneller en goedkoper naar de nijverheden en klanten verzonden konden worden. Op 14 april 1845 diende Minister van Openbare Werken Dechamps, die van Manage afkomstig was, een wetsontwerp in. Hij was voor de aanleg van een lijn tussen Bergen en Manage (twee stations van het staatsnet), die volgens hem aan een particuliere maatschappij in concessie moest worden gegeven; zo zou de Staat geen kapitaal moeten inbrengen en geen enkel risico lopen.



▲ Station La Louvière

Hefbrug La Louvière ▼



Het ontwerp werd heftig aangevallen door de parlementsleden van Bergen en Charleroi, die daarin een bedreiging zagen voor de economische voordelen van de koolmijnen uit hun streek. Maar bij de stemming werd het ontwerp door de Kamer met 58 stemmen tegen 5 en 10 onthoudingen en door de

Senaat met 33 stemmen tegen 1 goedgekeurd. Het algemeen belang had ten slotte zwaarder gewogen dan een verbeterd regionalisme. De concessie werd gegeven aan Georges Robert d'Hacourt de Londres, die de overeenkomst met de Minister van Openbare Werken ondertekende in naam van zijn maatschappij, de

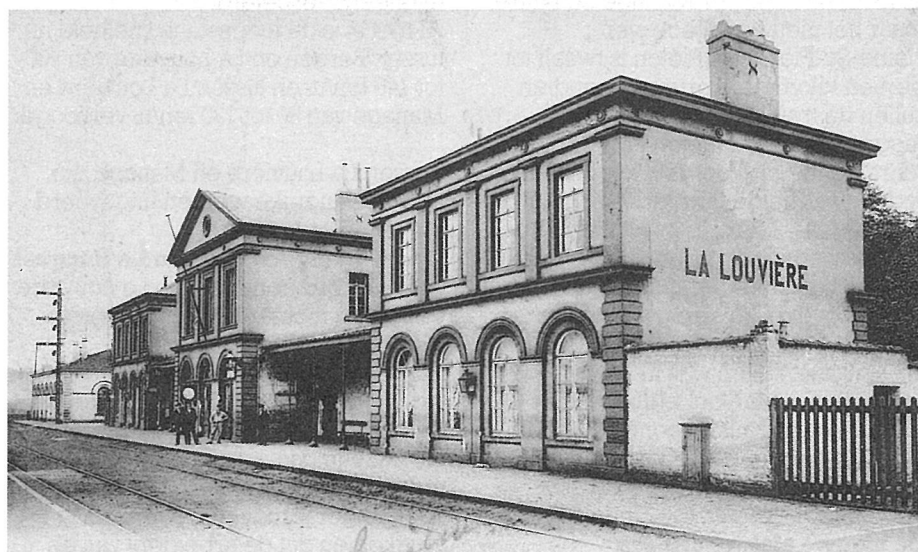
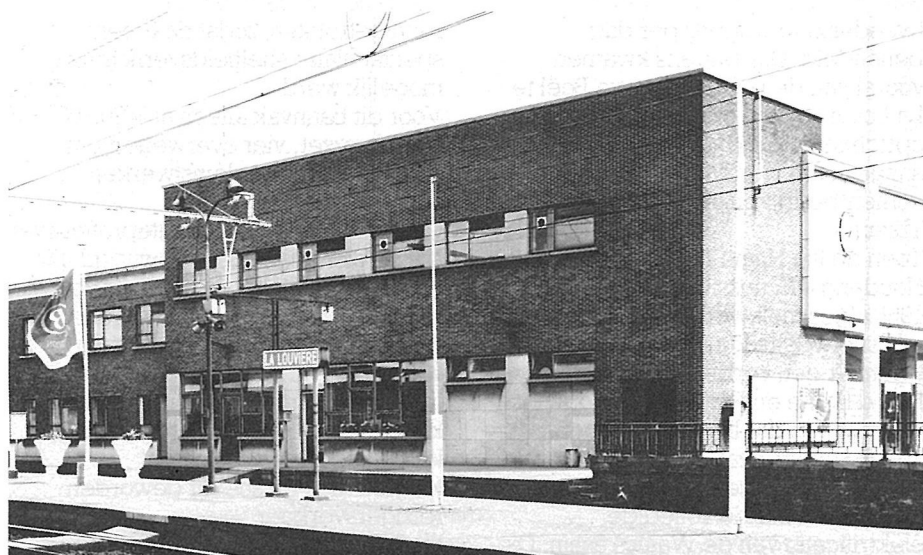
« Compagnie du Centre ».

Het verkeer op die lijn is tot vandaag ongeveer hetzelfde gebleven; in La Louvière was er een vertakking naar het station Baume, dat later Haine-St.-Pierre zou worden, en van daar via Mariemont naar Bascoup. Het verbindingsspoor tussen de vertakking van Bois d'Haine en Manage, dat voor het station doodliep, werd pas in 1891 op zijn huidige plaats gelegd. De boog van La Paix, die voor een directe verbinding Bergen – Haine-St.-Pierre zorgt, werd in 1923 ingereden.

Het zenuwcentrum van de lijn, met wagenloods, depot « Sporen en Werken » en administratieve diensten, bevond zich eerst in La Louvière, waar het oorspronkelijke station in 1966 afgebroken werd.

In het begin diende de lijn enkel voor goederenvervoer; later organiseerde de maatschappij reizigers- en goederenverkeer. Een tijdlang werden daarvoor gemengde treinen, met zowel reizigers- als goederenmaterieel gebruikt, een vervoerwijze die al vlug algemeen werd toegepast op het Belgische net. Op 29 oktober 1854 maakte de maatschappij van de spoorweg Namen – Luik van een clause in haar statuten gebruik om de spoorlijn van Namen naar Luik aan de **Compagnie française du Nord** in huur te geven. Op 3 april 1856 verhuurde de **Société du Centre** eveneens aan de **Compagnie du Chemin de fer du Nord** het baanvak Bergen – Manage, dat aansluiting gaf op het baanvak Feignies – Bergen, dat de **Compagnie française** al beheerde.

De Belgische regering verzette zich evenwel tegen die concessie. Deze lijn, verlengd tot Brussel over Nijvel en Groenendaal, was namelijk twee kilometer korter dan de lijn Bergen – Brussel over 's-Gravenbrakel.



Daarom kocht de regering de lijn terug, wat haar drie grote voordelen opleverde : « ze verijdelde, zonder nadeel voor de concessiehouders, de wellicht gevaarlijke uitbreiding van de exploitatie op Belgisch grondgebied door een machtige buitenlandse maatschappij; ze sloot definitief de mogelijkheid uit dat

concessiehoudende maatschappijen zouden fuseren of een verbond zouden sluiten, waardoor de Staatsspoorwegen minder ontvangsten zouden hebben; ze zou ten slotte een spoorlijn verwerven die in haar exploitatiegebied ligt, die op zichzelf al rendabel is en die onder haar leiding nog betere resultaten zou opleveren »

(uit de toespraak van de Minister van Openbare Werken tot de Kamer van 28 april 1858).

Op 1 augustus 1858 kwam de lijn Bergen – Manage definitief onder het beheer van het Rijk.

Niet alleen de koolmijnen worden op de nieuwe lijn aangesloten, ook de meest verscheiden metaalbedrijven leerden de spoorweg als een onmisbare medewerker kennen. In 1862 bedroeg het goederenvervoer op de lijn 61 333 ton, in 1879 was dat al 364 143 ton. In het vormingsstation van Haine-St.-Pierre, dat in de jaren 1955 en 1960, de bloeiperiode van de koolmijnen, het belangrijkste station en spoorwegknooppunt van het Centrum was, werden vijftienhonderd tot tweeduizend wagens per dag behandeld. Die wagens kwamen vooral van de Usines Gustave Boël te La Louvière, die onmiddellijk na haar oprichting in 1850 op het net aangesloten werd, en van de cementbedrijven te Obourg en te Thieu.

Toen de lijn Haine-St.-Pierre – Houdeng – Ecaussinnes Carrières in 1965 afgeschaft werd om een autosnelweg te kunnen aanleggen, kwam er een verbindingsoog tussen Bois d'Haine en Familleureux om het verkeer van die lijn op te vangen. Met de elektrificatie van het baanvak Bergen – Manage wordt een nieuwe stap gezet naar de volledige elektrificatie van de Waalse aslijn. Die as loopt nu nog over Manage en Luttre, maar het nieuwe traject over Haine-St.-Pierre en Piéton is twaalf tot dertien kilometer korter; bovendien zullen de treinen op de nog aan te leggen lijn tussen Piéton en Marchienne-au-Pont 140 km/u. kunnen rijden. Vermeldenswaard is nog dat de lijn Bergen – Manage in 1849 werd gelegd met spoorstaven van 24 kg per meter, die hoofdzakelijk door de firma Dupont uit La Croyère geleverd werden. De firma was nog niet op de lijn aangesloten en was in 1837, tegelijkertijd als Cockerill, met de produktie van rails begonnen. Vanaf 1855 leverde de firma Gustave Boël ook spoorstaven. (1)

De nieuwe elektrische lijn

Ter gelegenheid van de elektrificatiewerken is de lijn Bergen – La Louvière – Manage

volledig gemoderniseerd. Op 23 september 1979 werd ze opengesteld. Het vrijruimteprofiel van de bovenleiding vergde aanpassingswerken aan de oude bruggen, met name de brug van Thiriau en de zogenaamde « Pont des Soupirs » (Brug der Zuchten) tussen La Louvière en Manage. Overweg nr. 6 in de Parmentierstraat te La Croyère, is door een onderdoorgang vervangen. Dank zij het nieuwe tracé tussen La Louvière en Bracquagnies konden vier overwegen afgeschaft worden, waarvoor het treinverkeer tussen beide stations zeven maanden moest worden onderbroken. Verder werd het tracé van dat baanvak rechtgetrokken, zodat daar een spectaculaire snelheidsverhoging mogelijk werd.

Voor dit baanvak alleen al is 200 000 m³ grond verzet; vier overwegen zijn afgeschaft en door kunstwerken vervangen.

Ook in Obourg is het lengteprofiel over het hele emplacement gewijzigd. De rangeerbundel ligt nu in het verlengde van de bedrijfsspooren. Zo wordt een vroeger vaak voorkomend euvel vermeden, nl. dat lange of zware treinstellen de hoofdsporen moeten kruisen en aldus een belemmering kunnen vormen voor het fel toegenomen en sneller geworden reizigersverkeer.

De boog tussen Nimy en Bergen werd eveneens verbeterd.

Al met al is de toegestane snelheid nu tussen Bergen en La Louvière van 100 tot 140 km/u. en tussen La Louvière en Manage van 90 tot 120 km/u. verhoogd.

Tussen La Louvière en Manage zijn twee belangrijke werken uitgevoerd :

De voetgangersbrug van Le Hocquet

In 1919 werd er net buiten La Louvière een voetgangersbrug van 30 meter lang en van 300 ton geopend.

Vlakbij lag een overweg die vaak gesloten was, want het wegverkeer was toen nog lang niet zo druk als nu. De bezettingsmacht had in 1916-1917 het plan opgevat om in Le Hocquet een voetgangersbrug te bouwen, om te voorkomen dat de arbeiders van de staalbedrijven, vooral van de Boël-fabrieken, de gesloten overweg als uitvlucht zouden gebruiken om te laat op het werk te komen.

Tegen het einde van de oorlog 14-18 werd de voetgangersbrug van Le Hocquet dan toch gebouwd en vóór de officiële indienststelling moesten « weerstandspoeven » uitgevoerd worden. Op die bewuste dag werden

er dus hele ladingen zandzakken op de trappen en op het brugdek gelegd.

Nauwelijks hadden de arbeiders de zware lasten van hun schoulers laten glijden of boven, wellicht uit medelijden met de zwoegende werkers beneden, werden de hemelsluizen wijd open gedraaid, a.h.w. om een verfrissing aan te bieden. En het bleef regenen, uren aan één stuk.

Na die zondvloed bleek ineens dat de brug gevaarlijk diep naar de sporen doorboog. Een constructiefout? Sabotage? De brug heeft haar geheim nooit prijsgegeven.

Uiteraard moest ze verbeterd worden, maar door deze vertraging kon de gemeente La Louvière ze pas in 1919 openstellen, waarna ze nog eenenzestig jaar lang goede diensten heeft bewezen, o.m. als decor voor studentikoze grappen van een zorgeloze jeugd. Eerlijk gezegd, we zijn zelf ook zo geweest.

Het zat zo : rond de jaren '40 bleven de leerlingen van een nabijgelegen school nogal eens op de brug rondhangen om met elkaar te wedijveren in de « treintruc ». Het was de bedoeling een zo groot mogelijk aantal stenen of zelfs halve bakstenen in de schoorsteen van trein- of rangeerlocomotieven te gooien. Dat moet erg plezierig geweest zijn...

Dat had zo nog een hele tijd kunnen doorgaan als, op een mooie dag, een al te drieste jongeling een locomotief en een motorrijtuig niet met elkaar verward had. Op het dak van het rijtuig kwam een niet onaardige steen terecht, die, in de buurt en in de school, letterlijk en figuurlijk verkeerd viel en waardoor aan die kermisattractie een einde kwam. Deze anekdote werd ons verteld door een huidige bediende van het station van La Louvière die, naar verluidt, in de « treintruc » bijzonder bedreven was.

De hefbrug van La Louvière

De tweede spectaculaire gebeurtenis had plaats in de laatste dagen vóór de elektrificatie. Net buiten La Louvière bevindt zich een dok waar lichters kaolien komen lossen voor een bedrijf dat op de oever ligt. De NMBS heeft jarenlang aangedrongen op de afschaffing van deze van vóór 14-18 daterende hefbrug, welke zelfs voor schuiten met kleine tonnenmaat moest worden bediend.

Mettertijd werd het dok steeds minder gebruikt. Daardoor moest ook de hefbrug niet meer zo vaak de hoogte in, wat zo zijn problemen meebracht

(1) Met dank aan de heer Paul van Bellingen, auteur o.a. van het werk « Haine-St.-Pierre, nœud ferroviaire du Centre » (Haine-St.-Pierre, spoorwegknooppunt van het Centrum) uit wiens boeken we mochten putten om dit kort overzicht samen te stellen.

voor de bedrijfszekerheid, doordat de elektromechanische controle-apparatuur in zo'n stille periode behoorlijk vuil werd en na het neerlaten van het brugdek niet goed meer werkte. De Directie van de Baan kreeg ten slotte van de Minister van Openbare Werken en van het betrokken bedrijf toestemming om de oude hefbrug af te breken, maar voorlopig moest het dok behouden blijven.

Die werken, aan de voetgangersbrug en aan de hefbrug, zijn respectievelijk eind juli en begin september uitgevoerd. Het was de hoogste tijd! Op 15 september werden de bovenleidingen onder spanning

gebracht. Hiervoor moest alle verkeer tussen La Louvière en het industriestation van La Louvière in het weekend overdag onderbroken worden en moest de NMVB haar autobussen ter beschikking stellen. Op de twee werkterreinen werden grote middelen gebruikt. De werken waren binnen de vastgestelde termijn uitgevoerd!

Het was een fraai voorbeeld van samenwerking tussen de diensten B, ES, M en E, op wie de zware taak rustte de reizigers uit het Centrum in de beste omstandigheden naar Manage, Charleroi en Brussel te brengen.

Twee «al-relais»-seinhuizen – het ene

staat sinds vorig jaar te Havré-Ville en het andere te Obourg – zullen ervoor zorgen dat, over een paar maanden, het verkeer zowel op normaal spoor als op tegenspoor vlot zal verlopen.

Voordien stonden er tussen Bergen en La Louvière nog negen oude «Siemens»-seinhuizen.

De elektrificatie van de Waalse as, die nu tot Saint-Ghislain loopt, heeft een belangrijke fase achter de rug.

In afwachting dat de intercitytreinen in 1982 Moeskroen via Piéton met Luik zullen verbinden, mag men nu toch al tevreden zijn met de zeven minuten winst die de elektrische treinen op hun voorgangers boeken.

Georges Finet

Bracquegnies

