

's Gravenbrakel - Luttre onder draad



Station Manage

De geëlektificeerde lijn 's Gravenbrakel – Luttre – Pont-à-Celles werd op 27 mei 11. in dienst gesteld. Dit baanvak vormde eertijds het eerste gedeelte van de Waalse dwarslijn, vermits het reeds op 28 december 1842 plechtig opengesteld werd voor het verkeer en op 29 juli 1843 verlengd werd tot Namen.

Even terugblikken

De keuze van het tracé – die ons thans zo vanzelfsprekend lijkt – was niet gemakkelijk en ze kwam evenmin tot stand zonder de lokale kibbelpartijtjes. Het was inderdaad zo dat de toenmalige autochtonen de spoorweg meer als een « hinderlijk voorwerp » beschouwden.

De steden 's Gravenbrakel en Zinnik, die vanaf 1841 door de verbinding Brussel – Bergen bediend hadden moeten zijn, leefden voortdurend in onmin met elkaar wegens geschillen die zowel economisch en financieel als

politiek getint waren. Zo had de stad Zinnik, op aanstoken van de bazen van de steengroeven, omstreeks '37-38, in de gemeenten die tot haar invloedssfeer behoorden, een campagne gevoerd die erop gericht was de spoorweglijn Brussel – Bergen bij



Blok 35 te Manage

wijze van spreken aan de neus van de belangrijke stad 's Gravenbrakel te laten voorbijgaan, en, door dat feit zelf, de steengroeven van Ecaussinnes praktisch definitief van de bouwsector te weren.

De lijn naar Manage verging het al niet beter : er kwam geen einde aan de palavers en de onteigeningen sleepten aan.

Toch kreeg het gezond verstand uiteindelijk de bovenhand en was alles, einde 1840, klaar om de nieuwe spoorweglijn op eigen baan aan te leggen.

Het graven van de tunnel van Godarville, tussen Manage en Luttre, was ontegensprekelijk de « zwaarste brok » bij het aanleggen van deze nieuwe lijn. Elke lijn die zich respecteerde had, in die tijd, « haar » tunnel. Er bestond er al een tussen Hennuyères en 's Gravenbrakel. Naar verluid had men het wel zonder die van Godarville kunnen stellen, maar ten

slotte haalde het schilderachtige het op het gezond verstand.

Door die tunnel nu, welke voor dubbelspoor ontworpen was, liep 130 jaar lang slechts een spoor. Het lijdt geen twijfel dat het verkeer daardoor al die jaren heel wat hinder ondervond. Zo deden er zich 's winters af en toe railbreuken voor en bleven de treinen tijdens de hele duur van de herstelling ijszig kalm wachten tot ze opnieuw konden vertrekken.

Even een pittige anekdote over de aanleg van die lijn. Stel je voor dat de werken van het baanvak 's Gravenbrakel – Manage zo snel waren opgeschoten dat de bouwers van de voor die lijn bestemde locomotieven dat tempo niet konden volgen. En zo gebeurde het dat de eerste treinen getrokken werden door paarden van een aannemer uit Ecaussinnes-d'Enghien.

Paarden die over houten dwarsliggers galopperen, lijken toch wel een wat ongewoon gezicht... Zelfs als die dwarsliggers kleiner waren dan nu. Verondersteld wordt dat er daartoe paden langs de spoorbaan werden aangelegd, zo'n soort spoorwegjaagpad. Maar in de kronieken van die periode wordt daarover evenwel met geen woord gerept.

Nagenoeg een miljoen ton zand, sintels, spoorstaven en dies meer werden ter plaatse met paardekarren aangevoerd. Op de aankoop van de gronden volgde de aanbesteding van drie grote bouwterreinen : van 's Gravenbrakel tot Familleureux, van Familleureux tot Gouy-lez-Piéton en van Gouy-lez-Piéton tot Gosselies (later Courcelles-Mottès).

Het Station Ecaussinnes-Carières had aanvankelijk drie sporen.

Het station Manage had er eveneens verscheidene, het bediende immers de koolmijnen van het Centrum.

Ecaussinnes, van zijn kant, was een bevoorrechte laadplaats voor de omliggende steengroeven.

In het begin reden er, in elke richting, twee reizigerstreinen met vertrek te 8.15 u. en te 19.15 u. uit

's Gravenbrakel naar Manage ; te 6.30 u. en te 16 u. uit Manage naar 's Gravenbrakel.

De rol van de lijn

De eerste lijn, die buiten de voornaamste centra van de agglomeraties lag, werd als het ware een aantrekkingspunt voor huizenbouw ; de stations werden langzamerhand het middelpunt van de plaatselijke « zakenwereld ». Manage

was in dat opzicht een sprekend voorbeeld. De vroege vaderen van Seneffe hadden zich, in 1840, verzet tegen het aanleggen van een spoorweg dwars door hun gemeente ; ze verwezen de initiatiefnemers naar het gehucht Manage. Moraal van de historie : dank zij het spoor genoot Manage hoe langer hoe meer voorspoed en werd het, vanaf 1880, tot de rang van zelfstandige gemeente verheven.

Het huidige stationsgebouw van Manage, het derde in de reeks, kwam in de plaats van een dat opgetrokken werd in de loop van het laatste decennium van de XIXe eeuw en dat getuigde van een zeer goede smaak : de wachtkamer kon pronken met glas-in-loodramen en een schoorsteen met open haard, wat wel uiterst zeldzaam was.

Leopold II stapte vaak af te Manage, waar hij te gast was bij baron Warocqué, een eigenaar van koolmijnen, die bovendien een vast verblijf had in het kasteel van Mariemont dat als het ware in de schaduw van het mooie stationnetje van Manage gelegen was. Het komen en gaan van de koninklijke trein ging vanzelfsprekend gepaard met het ceremonieel waarop het personage aanspraak had.

Dank zij de spoorwegen nam de industrie een nieuwe hoge vlucht ; de steengroeven, de koolmijnen van het Centrum, de metaalindustrie van het Centrum en van de omstreken van Charleroi, die op de spoorweg aangesloten waren, ontwikkelden hun spoorwegactiviteiten. De koolmijnen zijn verdwenen, de steengroeven hebben voor hun binnenlands vervoer hun toevlucht genomen tot de weg, maar de NMBS blijft die lijn, vanwege

haar zeer gunstig profiel, gebruiken voor het vervoer van de produkten van de ijzer- en staalindustrie naar de havens van Antwerpen en Gent. In normale tijden is die lijn een echte boulevard waar reizigers- en goederentreinen elkaar met een flinke vaart opvolgen.

Nut van de lijn

De oprichting van twee industrieparken, te Feluy Zoning en te Seneffe waar zich nieuwe industrieën gevestigd hebben, de noodzaak van een geëlektrificeerde verbinding tussen de lijnen Brussel – Bergen en Brussel – Charleroi, hebben de NMBS ertoe aangezet het 26 km lange baanvak 's Gravenbrakel – Manage – Luttre onder draad te brengen. Die elektrificatie is overigens slechts de eerste etappe in de modernisering van de tussen Bergen en Charleroi gelegen streek.

Aan de andere kant leveren de aangrenzende plaatsen, met hun 45 000 inwoners, een niet onaanzienlijke cliënteel voor het spoor :

Ecaussinnes-Carières : 2 700

reizigers/dag

Marche-lez-Ecaussinnes :

680 reizigers/dag

Familleureux : 340 reizigers/dag

Manage : 4 000 reizigers/dag

Godarville : 560 reizigers/dag

Gouy-lez-Piéton : 320 reizigers/dag

Pont-à-Celles : 250 reizigers/dag.

De modernisering

De lijn werd als het ware volledig hernieuwd : de plaatsing van nieuwe spoortoestellen in alle stations maakte het mogelijk de snelheid van 90 tot 120 km/u. op te voeren.

Er werden langgelaste spoorstaven



1. Manage
2. Godarville
3. Gouy-lez-Piéton

gelegd op betonnen dwarsliggers, wat de onderhoudskosten drukt en het comfort verhoogt.

Bepaalde overbruggingen dienden te worden aangepast aan het elektrische ruimteprofiel dat groter is dan de vroegere ruimteprofielen, ofwel door het aanbrengen van nieuwe brugdekken (te Manage en Ecaussinnes), ofwel door het verlagen van de hoofdsporen (te Manage, kant Luttre).

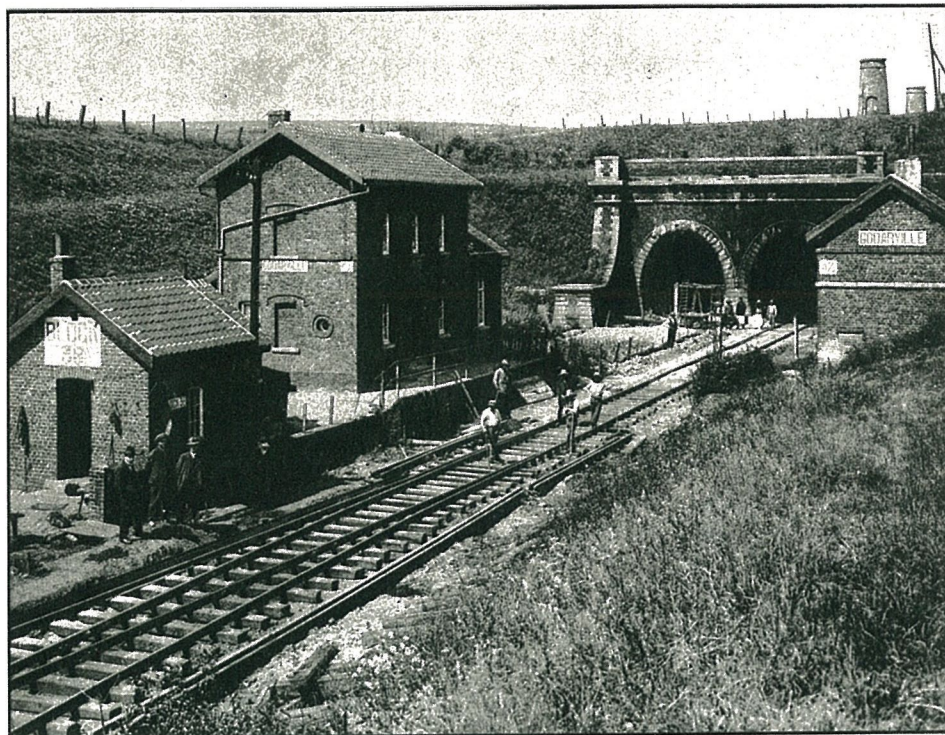
De verdwijning van de tunnel van Godarville (tussen '71 en '73 – zie « Het Spoor » van 09/74), was ongetwijfeld de opzienbarende verandering. Door het aanleggen van het dubbelspoor in de open lucht, werd de exploitatie van de lijn aanzienlijk versoepeld.

De seininrichting werd grondig gemoderniseerd : de « al relais »-seinhuizen van Gouy, Manage en Ecaussinnes-Carières vervangen tien oude seinposten van het type Siemens of Saxby.

Ten slotte hebben het automatische blokstelsel met lichtseinen, de seininrichting voor het verkeer van de treinen op verkeerd spoor en de automatisering van de overwegen op gelukkige wijze bijgedragen tot de volledige uitrusting van die lijn welke in vier jaar tijds een heel ander uitzicht kreeg.

De stations

Het station 's Gravenbrakel werd grondig veranderd : negen geëlektrificeerde perronsporen maken het mogelijk het verkeer van de lijn Brussel – Bergen en 's Gravenbrakel – Manage voortaan netjes uit elkaar te houden. Het stationsgebouw van 's Gravenbrakel, dat dateert van het einde van vorige eeuw, zal in de eerstkomende jaren door een nieuw gebouw worden vervangen. Een spooronderdoorgang, die toegang geeft tot alle sporen, nadert zijn



voltooiing. Het geëlektrificeerde goederenemplacement omvat vijf sporen waarvan het langste een nuttige lengte heeft van 460 m.

Ecaussinnes-Carières kreeg eveneens een nieuw station met een ingebouwd « al relais »- seinhuis, waarvan het werkingsveld zich uitstrekt tot de ingang van de sporenbundel van Feluy Zoning. Drie perronsporen, alsmede de bundel « goederen » werden eveneens geëlektrificeerd.

Te Manage verleent een functioneel gebouw onderdak aan al de diensten

van het station, inbegrepen het nieuwe « al relais »-seinhuis dat, in de toekomst, de bediening van de seinhuizen van Gouy en Ecaussinnes-Carières zal overnemen. Manage beschikt over vijf perronsporen en een geëlektrificeerde bundel « goederen ». Te Gouy bedient een kleine « al relais »-post het baanvak Manage – Luttre. De bundel te Feluy Zoning omvat zeven geëlektrificeerde sporen. Tussen de stations Marche en Familleureux werd er langsheen de hoofdsporen een derde, doodlopend,



spoor aangelegd ten behoeve van de treinen die uit het oosten van het land komen of er naartoe rijden. Op die manier zal de vrijmaking van de lijn bespoedigd en de rijtijd verkort worden, en dat als gevolg van de afschaffing van het heen en weer gerij van de treinlocomotieven te Ecaussinnes-Carières, waar aldus de exploitatie zal worden vergemakkelijkt.

Voordelen van de elektrificatie

De reizigerstreinen van de lijn Bergen – Luik zullen voortaan, en voorlopig, over deze nieuwe geëlektrificeerde lijn rijden. Daar de dieseltractie plaats heeft moeten maken voor de elektrische, zullen de dienstregelingen versneld worden, vermits er te Charleroi niet meer van locomotief zal worden veranderd.

Bepaalde stoptreinen van 's Gravenbrakel – Luttre worden verlengd tot Charleroi-Zuid en omgekeerd.

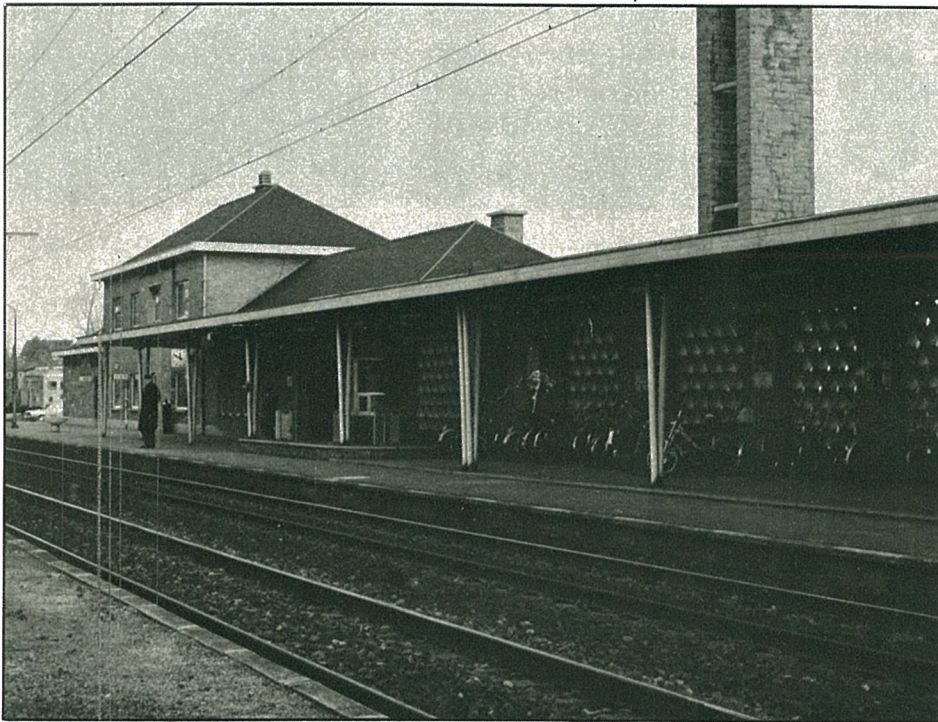
Het goederenverkeer van en naar Saint-Ghislain en naar de vormingen van de groepen Charleroi, Namen en Luik, zal voortaan onderhouden worden door elektrische locomotieven, waardoor de getrokken belastingen zullen kunnen worden opgevoerd.

De toekomst

Zoals we reeds eerder hebben aangestipt, vormt deze elektrificatie de eerste etappe in de modernisering van de lijnen van centraal Henegouwen.

In 1980 zal het baanvak Manage – Bergen geëlektrificeerd worden, terwijl, in 1982, de elektrificatie tussen La Louvière en Marchienne-au-Pont via Piéton plechtig in gebruik zal worden genomen. Op langere termijn bestaat zelfs de mogelijkheid dat het net van het Centrum rond wordt gemaakt door de elektrificatie van de uitloper Haine-St-Pierre – Binche. Het hoeft geen betoog dat elk van de betrokken diensten Materieel, Elektriciteit, Seinrichting, Baan en Exploitatie hun steentje hebben bijgedragen tot de elektrificatiewerken van de lijn 117. De nauwe samenwerking en de inspanning van alle personeelsleden hebben ervoor gezorgd dat die werken zonder ongevallen en als het ware gesmeerd binnen de gestelde tijd tot een goed einde werden gebracht. Een geslaagde onderneming waarop alle spoor mannen prat mogen gaan.

G. Finet



Het nieuwe en het oude station van Ecaussinnes-Carières