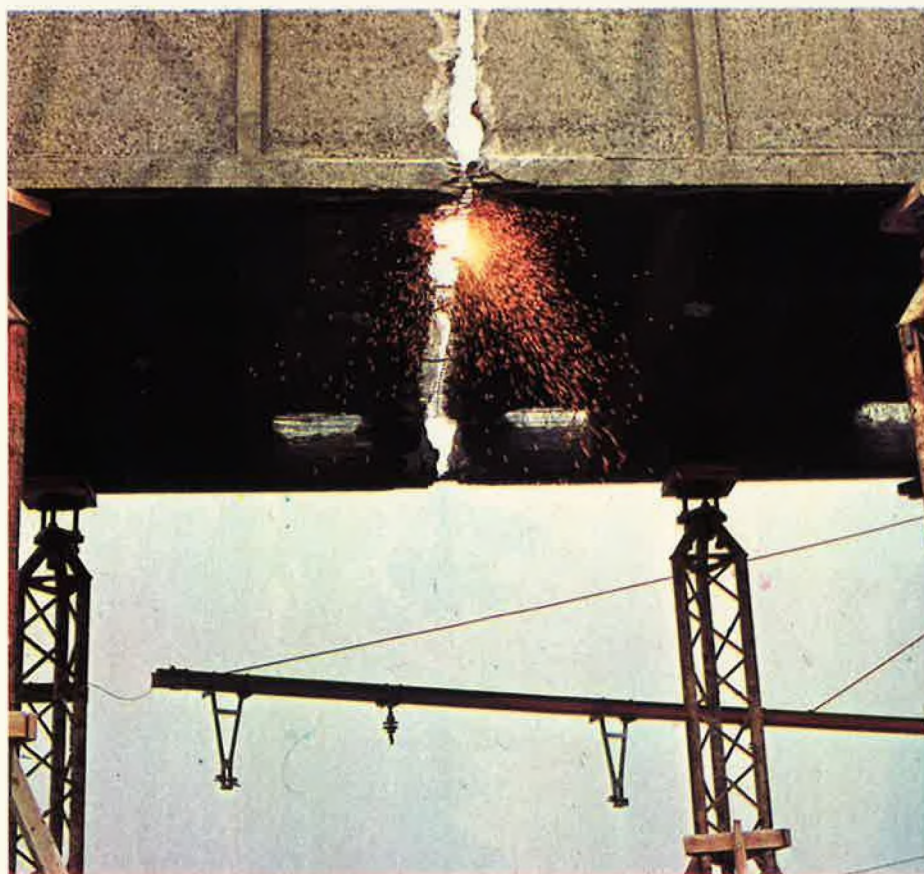


# het einde van een loopbrug een spectaculaire onderneming



Bij de voorstelling, in ons jongste maartnummer, van de lijn 78 Bergen – Doornik verhaalden wij ook de geschiedenis van een bovengronds treksysteem dat de mijn van de Grand Hornu in 1902 bouwde om haar steenkool vlug en goedkoop naar het kanaal Bergen – Condé te vervoeren. Een netwerk van draad en een loopbrug beschermde de

aanwonenden en de stationsinstallaties tegen vallende steenkool. De ganse dag door immers rolden geladen mijnwagens over een treksysteem dat zich een twintigtal meters boven de grond bevond.

Toen de originele loopbrug in 1944, tijdens het bombardement van Saint-Ghislain zwaar werd beschadigd, werd ze in 1945 afgebroken en in 1947... heropgebouwd. Die loopbrug nu, welke wij zelf nog goed gekend hebben, raakte mettertijd in onbruik. Toen de steenkolenmijnen uit de Borinage bovendien nog vanwege financiële moeilijkheden gesloten werden, ging ze stilaan vervallen bij gebrek aan onderhoud, een taak die ten laste viel van de Grand Hornu die haar twee schachten in 1951 en 1953 sloot. In die staat betekende ze dus een bestendig gevaar voor de installaties van de locomotiefloods, het station en de wagenwerkplaats, die ze over meer dan 350 meter overbrugde.

Met de medewerking van al de betrokken diensten heeft de Directie van de Baan, een paar maanden geleden, de afbraak van die loopbrug in een drietal weekends opgeknapt. Het was een onderneming die vooral spectaculair was ter wille van de omvang van de gebruikte middelen : een kraan met een hijsvermogen van 510 ton, een aantal minder krachtige kranen, opleggers met 36 wielen, een indrukwekkend stel vervoer-





middelen...  
De loopbrug was in feite een cantileverbrug, d.w.z. dat ze gebouwd was van gelede elementen van gewapend beton. Die elementen rustten op kolommen met windverband en wogen elk 60 tot 130 ton. Eén voor één werden ze uit hun vakken gelicht, opgehesen en vervolgens op de opleggers geplaatst die ze naar een afbraakterrein reden. Gedurende de twee eerste fasen van de onderneming werd het station Saint-Ghislain acht uur lang volkomen afgesloten uit vrees voor een mogelijke massale verzakking van het kunstwerk waarvan men de

bouwvalligheidsgraad niet precies kende. Twee weken lang diende het verkeer van de goederentreinen, richting Saint-Ghislain, aangepast te worden aan de beperkingen die het gevolg waren van de buitendienststelling van de ontvangbundel. Gelukkig heeft geen enkel ongeval het verloop van de afbraakwerken ontsierd. Het bovengronds treksysteem van Saint-Ghislain was, te midden van de beboste steenberggen, de laatste getuige van een vervlogen periode. Sedert zijn afbraak is het naar de geschiedenis verhuisd.

G. Finet

