

DE ELEKTRIFICATIE VAN

colfr

DE LIJN BRUSSEL- QUEVY

DE reizigers die dagelijks de lijn 96 gebruiken, volgen van « dichtbij » het verloop van de elektrificatiewerken van hun lijn. Maar deze werken, die een schakel zijn in het geheel van de elektrificatie « Amsterdam-Brussel-Parijs », wekken ook in gans België en zelfs in het buitenland heel wat belangstelling.

Wij zullen hier in het kort spreken over het nagestreefde doel om daarna breedvoeriger uit te weiden over de tussenkomst van de dienst van de Baan, zonder evenwel de omvangrijke studies die aan de huidige verwezenlijkingen voorafgingen omstandig te behandelen.

Internationale verbindingen

Na de elektrificatie van Brussel-Parijs zullen dagelijks vier elektrische treinen « alle klassen » de trajecten in de hierna volgende tijden afleggen :

— Bergen-Parijs : 2 h 20 in plaats van 3 h ;

— Brussel-Parijs : 3 h in plaats van 3 h 45.

De T.E.E.-treinen zullen de beide hoofdsteden in 2 h 30 verbinden.

Het slepen van de internationale treinen zal verzekerd worden door « driestromige » elektrische locomotieven waarvan vijf eenheden in aanbouw zijn (1). Zij zullen een vermogen van

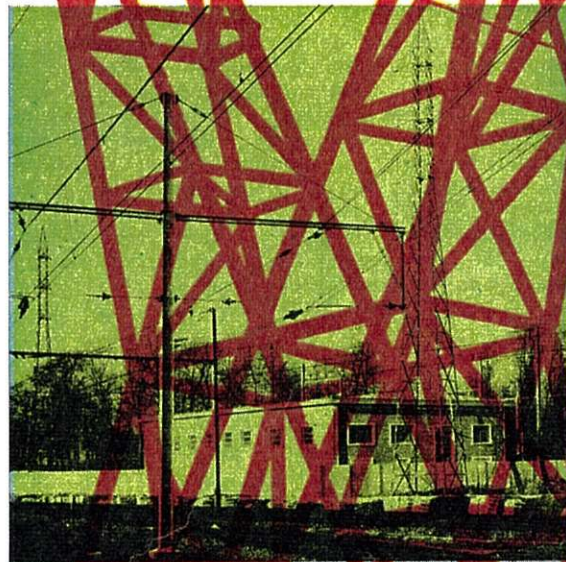


3.600 pk bezitten en een uursnelheid van 140 km. kunnen bereiken. Hun voeding zal zowel kunnen gebeuren met het stelsel van de S.N.C.F. (eenfasige stroom 50 perioden van 25.000 volt) als met die van de N.M.B.S. (gelijkstroom van 3.000 volt) en van de N.S. (gelijkstroom van 1.500 volt), en dit zonder oponthoud aan de grenzen.

Binnenlandse verbindingen

Dank zij de elektrificatie van Brussel-Quévy, die gepaard gaat met die van Bergen - St-Ghislain, de uitloper Linkebeek-Halle en de driehoek Lembeek-Klabbeek-Tubeke, zullen de Bori-

(1) Zie « Het Spoor » van februari 1961.



LINKS : Cuesmes, overbrugging van het nieuwe tracé tussen Bergen en Frameries.

MIDDEN : Aanleggen van het talud tussen Cuesmes en Frameries.

RECHTS : Onderstation te 's Gravenbrakel.

nage, het vormingsstation St-Ghislain, de steengroeven uit de streek van Zinnik en het centrum van de ijzerindustrie van Klabbek met het reeds geëlektrificeerde net worden verbonden.

Dit, zo hoopt men althans, zal een merkelijke verbetering betekenen voor het dagelijkse reizigersverkeer dat, zoals blijkt uit onderstaande cijfers, erg druk is :

- 40.000 reizigers tussen Brussel en Halle ;
- 20.000 tussen Halle en 's Gravenbrakel ;
- 10.000 tussen 's Gravenbrakel en Bergen ;
- 8.000 tussen Bergen en St-Ghislain ;
- 2.000 tussen Bergen en Quévy.

Op de eerste plaats komt de duur van de ritten. Is dit niet de grootste bekommering van de reizigers ! De tijdwinsten zullen merkbaar zijn : 6' tussen Brussel en Bergen voor een expres en 8' voor een doorgaande trein. Stoptreinen zullen de afstand Brussel-Halle afleggen in 19' in plaats van 23', 's Gravenbrakel-Bergen in 30' in plaats van 41', terwijl Bergen in 12' met St-Ghislain en in 16' met Quévy zal verbonden worden. De elektrische treinen zullen volgens het stelsel van de « gecadanceerde » uurregelingen rijden ; zij zullen regelmatig gepaste verbindingen in de aansluitingsstations verzekeren.

Daarenboven zal er nieuw materieel ter beschikking van de klanten gesteld worden. Voor de « pendeltreinen » zullen dezelfde tweewagenmotortreinen worden gebruikt als die welke sedert meer dan tien jaar met succes dergelijke diensten verzekeren. Op de spitsuren zullen bijkomende treinen rijden, samengesteld uit metalen rijtuigen en geslept door elektrische locomotieven.

Belangrijkheid van de werken uitgevoerd

door de dienst van de Baan

Zoals alle moderniserings- en rationalisatiewerken, stelt de elektrificatie van een lijn kiese technische problemen.

Eerst moet men de toename van de verkeerssnelheid kunnen verwezenlijken om de rittijden te beperken, daarna moet men het comfort van de reizigers verbeteren. Deze oogmerken kunnen slechts bereikt worden wanneer de rijvoorwaarden uitstekend zijn, wat vooral van de staat der sporen afhangt.

De maximumsnelheid van de treinen die op de lijn rijden zal van 120 op 140 km/h gebracht worden. Ter wille van dit opdrijven van de snelheid moeten de vertragingzones in de stations noodzakelijkerwijs worden uitgeschakeld. Dit gebeurt door het aanpassen van de doorgangssporen en door het bijwerken, in volle baan, van de bochten met een te kleine straat.

Om het comfort van de reizigers te verhogen zal men de lange spoorstaven gebruiken en het aantal spoortoestellen in de wisselstraten van de stations tot het minimum herleiden.

Verder zijn er nog de moeilijkheden voor het plaatsen van de steunpalen en het aanbrengen van de rijdraden, die vaak een adequate aanpassing van de instellingen van de stations en van de kunstwerken vergen. In dit verband willen wij er op wijzen dat twaalf overbruggingen aangepast of vervangen werden, terwijl het spoor op vier plaatsen verlaagd werd om het vereiste ruimteprofiel voor de elektrificatie te bekomen.

De verwezenlijking van een dergelijke onderneming vergt ongetwijfeld belangrijke bouwkundige werken.

Een reis op de lijn zal ons hieromtrent een klaarder inzicht geven.

Wij bemerken op de eerste plaats dat meerdere vertragingzones, opgelegd door bochten met een geringe straal, uitgeschakeld werden. Reeds bij vertrek uit Brussel is dit op verscheidene plaatsen het geval. Hetzelfde geldt voor de doortocht te Halle, de vertakking van Ecaussinnes te Zinnik en voor de vertakking naar Aat.

In het voorbijrijden zien wij dat de stations hun instellingen gerationaliseerd hebben. Te Hennuyères, Zinnik, Neuvilles en Ghlin zijn rechtstreekse lange rangeersporen voorzien.

Nu komen wij in 's Gravenbrakel. Hier zijn er thans afzonderlijke sporen voor de richting Edingen en Brussel-Bergen. Te Jurbise werd dezelfde regeling getroffen voor de sporen naar Aat.

Elke elektrificatie gaat gepaard met het oprichten van onderstations en sectie- en voedingsposten. De eerstgenoemde werden nabij 's Gravenbrakel en te Bergen gebouwd, terwijl de tweede zich te Halle en te Jurbise bevinden.

Vooraleer onze reis voort te zetten willen wij u een vraag stellen. Hebt gij het aantal overwegen geteld sedert wij Brussel hebben verlaten ? Tot 's Gravenbrakel zijn er 30 ; 24 hiervan zullen door het bouwen van kunstwerken of door het omleiden van sommige wegen afgeschaft worden ; de overige 6 zullen met automatische verkeerslichten en eventueel met halve sluitbomen uitgerust worden.

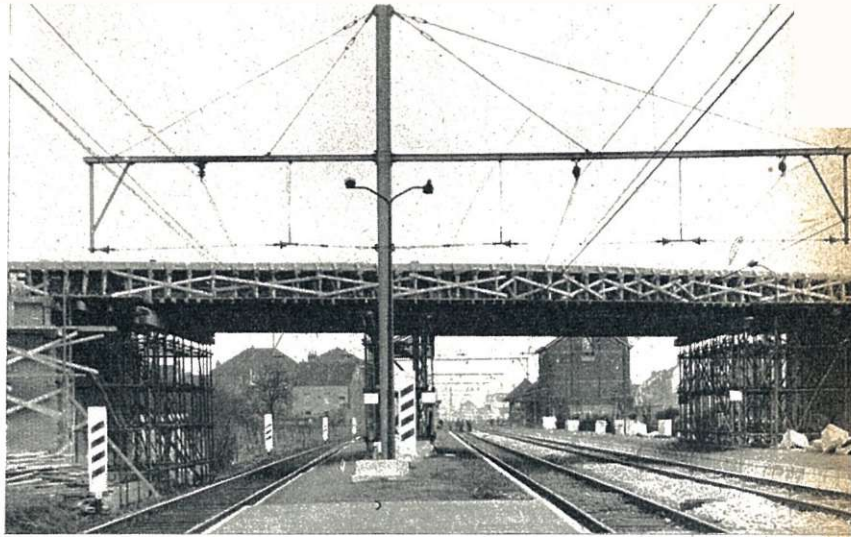
Voor het geheel der baanvakken van de lijn Brussel-Quévy en haar uitlopers zijn er 73 overwegen waarvan er 35 afgeschaft en 8 buiten gebruik zullen gesteld worden.

Wij bereiken Bergen. Het uiterlijk van het station werd volledig gewijzigd. Het zal twee bijkomende sporen met perons krijgen met toegang tot de beide tunnels, alsmede een bundel van vier sporen welke de langste goederentreinen zullen kunnen ontvangen. De doortocht van het station Bergen omvatte vertragingzones van 60 en 40 km. Dank zij het bijwerken van de lijntracés en de hierboven vermelde werken zullen de treinen dit station tegen een snelheid van 100 km per uur kunnen doorrijden.

Wij verlaten Bergen. Tot Frameries waren het lijntracé en het lengteprofiel ongunstig. De nieuwe reisweg, die geen



Aanleg van het nieuwe « railbed » tussen Cuesmes en Frameries.



overwogen heeft, zal eerst een baanvak van de lijn van Bergen naar Fauroeux volgen; na Cuesmes Etat zal hij deze lijn verlaten en over een nieuw tracé naar Frameries lopen waar hij de bestaande lijn zal vervoegen. Vanaf Bergen zal een snelheid van 140 km/h kunnen bereikt worden en zal de lengte van het baanvak met 600 m ingekort worden, terwijl de hellingen niet meer dan 13 mm per meter zullen stijgen.

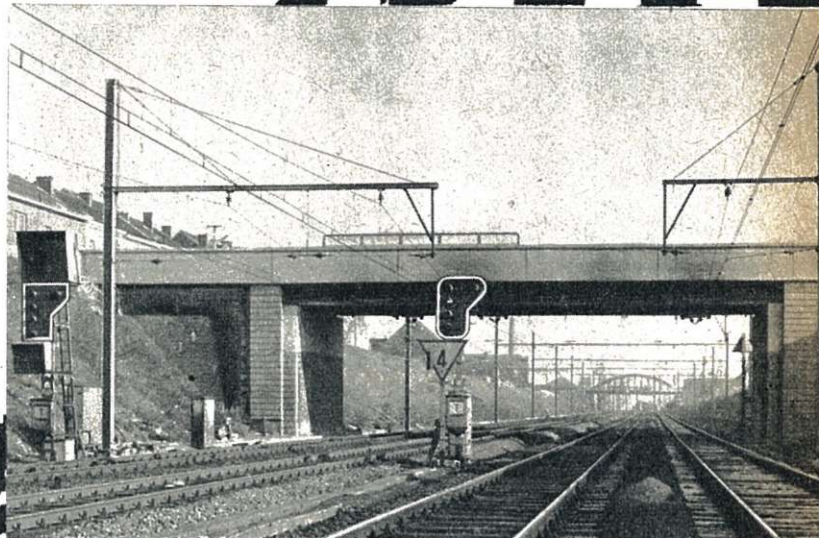
Quévy is het eindpunt van onze reis. Quévy: de verbinding tussen het Belgische en het Franse net. Het station zal op een bijzondere wijze (type veelvoudige stroom) worden ingericht opdat de doorrit van de « driestromige » locomotieven zonder ophoud zou kunnen geschieden. Daarom werden er rechtstreekse doorgangssporen gelegd maar werden er ook « overschakelbare » relaisporen voorzien voor de Franse en Belgische locomotieven van het enkel stroomtype. Als tegenprestatie zal het Franse grensstation Jeumont het « tweestromig » station zijn van de lijn Parijs-Luik-Keulen die na Parijs-Brussel zal geëlektrificeerd worden.

Zijn deze werken, die ondernomen werden om onze drie landen op een zo snel mogelijke wijze te verbinden, geen getuigenis van het vertrouwen in de zending van het spoor?

O. DEBAIZE,
hoofdingenieur.

BOVEN :

- **LINKS :**
Sectie- en voedingspost van Jurbise ;
- **RECHTS :**
Lot, overbrugging om de overweg af te schaffen.



ONDER :

- 's Gravenbrakel,
nieuwe bovenbouw van een overbrugging.