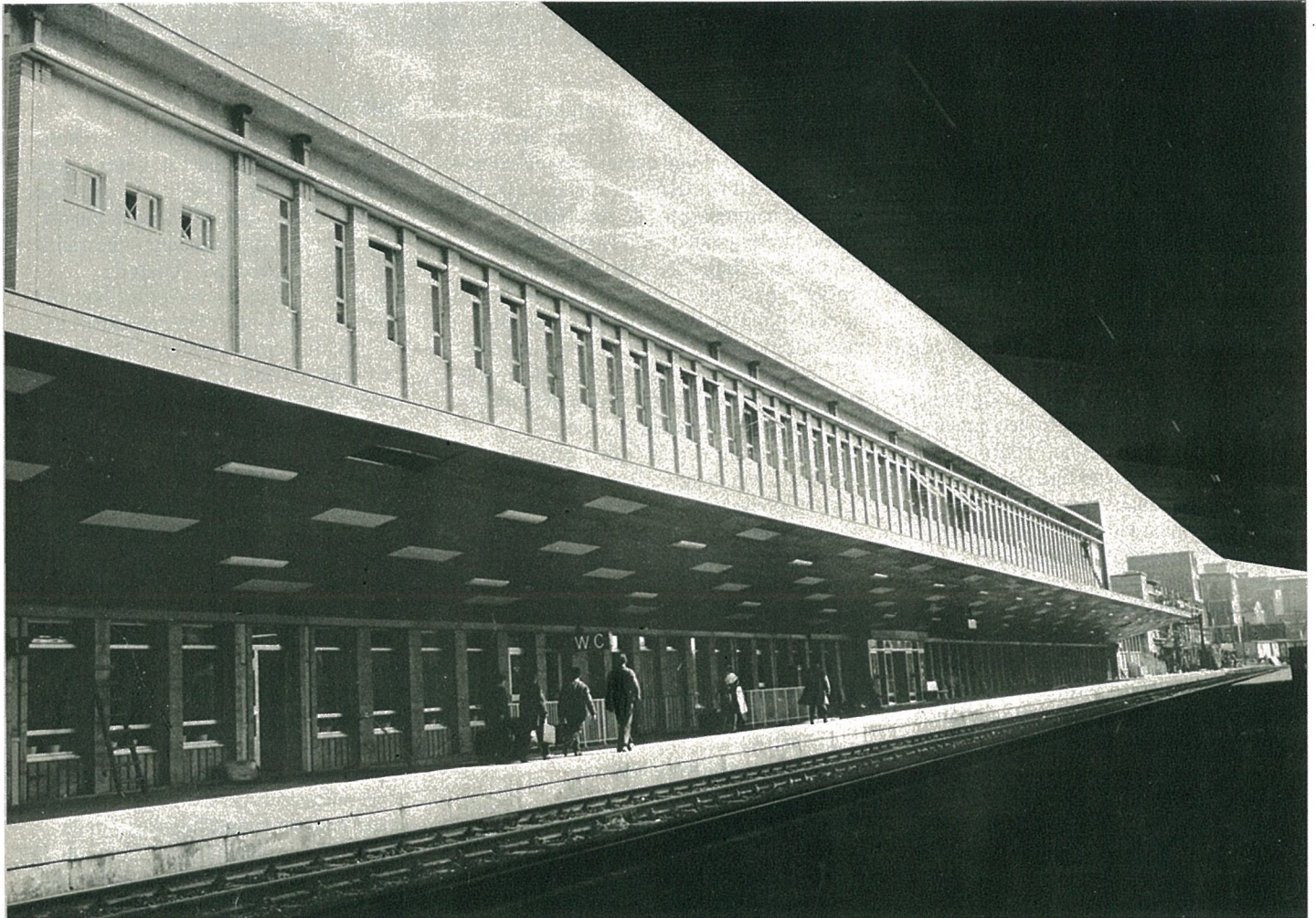


genk

rechtstreeks



Wat voorafging

Op 27 mei jl. werd, bij de indienststelling van de spoorwegantenne naar Genk, een nieuw hoofdstuk toegevoegd aan de reeds zeer lange geschiedenis van de lijn 21. Deze gaat inderdaad terug tot 6 oktober 1839, datum waarop het eerste baanvak tussen Landen en Sint-Truiden van de huidige lijn 21, tevens eerste spoorlijn naar Limburg, met de nodige praal en luister, in aanwezigheid van koning Leopold I, plechtig werd geopend (1). Vervolgens zou het nog aanslepen tot 1847 vooraleer het enkelspoor doorgetrokken

werd tot Hasselt, hoofdplaats van de provincie. Oorzaak van dit talmen was de verbeterde rivaliteit tussen de steden Hasselt en Tongeren in de wedloop om een spoorverbinding. Na bestudering van verschillende wisseloplossingen werd, mede onder druk van de Hasseltse likeurstokerijen – de belangrijkste nijverheid van Limburg in die tijd – en van de talloze petities uit Hasselt en de Kempen, uiteindelijk bij Koninklijk Besluit van 19 mei 1845 de aanleg en de concessie van het baanvak Sint-Truiden – Hasselt toevertrouwd aan de Britse

maatschappij Mackenzie en Barry, die ook de lijn Orléans - Bordeaux in exploitatie had. Het onfortuinlijke Tongeren daarentegen zou op de zozeer gewenste trein nog moeten wachten tot 1863, jaar van de indienstneming van het vak Tongeren - Bilzen. Bij de verdere uitbreiding van het

(1) *Belangstellenden kunnen over « De eerste trein in Limburg » meer vernemen in de artikelenreeks die L. Sterken onder die titel publiceerde in Het Spoor – nrs. 08, 09, 10, 11, 12/77, 02, 03/78*

spoorwegnet in Limburg kwam het arrondissement Maaseik als laatste aan de beurt. De polemieken omtrent een verbinding Hasselt - Maaseik, waarbij deze verbinding zelfs gezien werd als een onderdeel van een lijn Parijs - Berlijn, duurden van 1865 tot 1871. Overigens heeft deze verbinding de Maas nooit overgestoken.

Toen dan eindelijk op 3 maart 1874 – ruim honderd jaar geleden – de plechtige opening plaats had van het baanvak Hasselt - Maaseik, d.i. het laatste gedeelte van de lijn 21, was het de eerste maal dat een trein Genk, toen nog « Genck » geschreven, binnenreed.

Een merkwaardige evolutie

Eerste fase

Bij de eeuwwisseling telde de gemeente Genk, gelegen in het hart van Limburg op slechts een dertiental kilometer van Hasselt, amper 2537 inwoners en was tot dan een ongerept natuurgebied. De ontginning van de Kempische steenkool, die toen een aanvang nam, zou dit beeld echter binnen de kortste tijd wijzigen; ze leidde definitief de industrialisatieperiode voor het Limburgse gewest in. Dit zou tevens ingrijpende aanpassingen van de spoorinfrastructuur rond Genk tot gevolg hebben.

Reeds voor de eerste wereldoorlog werd druk geijverd om de koolmijnen aan te sluiten op het spoorwegnet. Hierdoor zou de voorheen gebouwde lijn, die door Genk liep, geleidelijk aan belang verliezen, terwijl er langzamerhand een tracé ontstond dat het centrum van Genk ontweek en via Winterslag, Zwartberg en Waterschei naar As liep. Dit tracé werd in 1925 volledig in exploitatie gebracht. Ook het reizigersvervoer per spoor werd afgebogen van het centrum van Genk en volledig afgestemd op het vervoer van mijnwerkers naar en van de verschillende steenkoolmijnen.

Ondertussen nam het bevolkingscijfer van Genk, vooral als gevolg van de massale inwijking uit het buitenland, een enorme vlucht.

Vergeleken met 1900 was het in 1930 praktisch vertienvoudigd : 24 574 inwoners !

Voor het overgrote deel van het arbeiderspotentieel van Genk was werkgelegenheid beschikbaar in eigen streek, zodat zich vooral een lokaal reizigersverkeer ontwikkelde. Tijdens wereldoorlog II werd de spoorlijn naar Genk-Centrum zelfs totaal overbodig bevonden; in de jaren 1942-43 werd tot het opbreken ervan overgegaan.

De tweede fase

Vanaf 1956 echter tekent de teruggang van de Kempische steenkoolmijnen zich



langzaam maar steeds duidelijker af. Dank zij de actieve bemiddeling en steun van de overheid kan echter een reconversie doorgevoerd worden en vangt een tweede periode aan met o.m. de succesrijke ontwikkeling van de industriezone Genk-Zuid langs het Albertkanaal. In 1970 beschikte Genk aldus over 29 500 arbeidsplaatsen, waarvan de secundaire sector circa 77 % voor zijn rekening nam. Bij deze gunstige evolutie dient evenwel rekening gehouden te worden met het feit dat de steeds voortschrijdende mechanisering van de bedrijven een stagnatie van de tewerkstelling in de industriële sector tot gevolg zal hebben. Bovendien betreft het hier een zeer jonge bevolking : 40 % jonger dan 17 jaar, volgens een telling van 1970. Momenteel ligt het bevolkingscijfer van Genk ongeveer even hoog als dit van Hasselt en gevoelig hoger dan dat van de overige steden en gemeenten in Limburg. Volgende cijfers uit 1978 spreken voor zichzelf :

Hasselt : 63 681 inwoners

Genk : 61 313 inwoners

Sint-Truiden : 36 129 inwoners

Beringen : 33 039 inwoners

Het ligt voor de hand dat steeds meer werkkrachten zullen afvloeien naar de dienstensector, wat evenwel een ontsluiting vergt van Genk inzake vervoer van reizigers per spoor.

Om aan deze vraag tegemoet te komen werd de aanleg van een spoorlijn naar het centrum van Genk opnieuw in overweging genomen en ingeschreven in het tienjarenplan 1970-1979 voor de modernisering van het spoorwegnet. En zo wordt dan vanaf 27 mei 1979, na een onderbreking van ongeveer 40 jaar, het centrum van Genk opnieuw door reizigerstreinen bediend.

Infrastructuur

Het geëlektrificeerd dubbelspoor Hasselt - Genk (refertesnelheid 120 km/u.) verlaat de bestaande lijn Hasselt - As ter hoogte van Boksbergheide. De lengte van dit nieuwe stukje lijn bedraagt ongeveer 2,4 km. Terloops gezegd, sedert de elektrificatie van het volledige baanvak Hasselt - Genk heeft het geëlektrificeerde net zich met circa 15,8 km. uitgebreid. De ongewijde lezer zal hier wellicht met verwondering vernemen dat het aanlegger van die 2,4 kilometer lijn toch niet zo'n eenvoudige opdracht was.

Immers, behalve de elektrificatie zelf van het dubbelspoor tussen Hasselt en Genk, waren er ook de klassieke grondwerken. En die waren vrij omvangrijk omdat bij het uitgraven van de bedding over honderden meters belangrijke niveaoverschillen – op sommige plaatsen tot 10 m – dienden weggewerkt te worden. Verder werden er 4 kunstwerken gebouwd, waarvan één voor de onderbrugging van de lijn 21 C Winterslag - Bilzen (overspanning ± 12,2 m), een ander voor de onderbrugging van de Tennislaan (overspanning 13 m), een derde voor de onderbrugging van de Vennestraat (overspanning 22 m) en, ten slotte, een laatste voor de overbrugging van de Westerring (overspanning 56 m). Vermeldenswaard zijn ook :

- de verbetering van het tracé van de bocht naar de vertakking Noord van de sporendriehoek Hasselt, ten einde de snelheid aldaar te kunnen verhogen;
- de modernisering van de seininrichting met lichtseinen voor normaal- en tegenspoor over het hele baanvak, met invoering van het automatisch blokstelsel tussen de vertakkingen Zonhoven en Boksbergheide en, hierbij aansluitend, de aanpassing van de seininrichting (blok 19) te Hasselt, plus de oprichting van een voorlopig al-relaisseinhuis in blok 5 Boksbergheide (later op te nemen in het

geplande knooppuntseinhuis blok 6 Winterslag);

- de aanpassing en verdere uitrusting van de stopplaatsen Kiewit en Bokrijk en de bouw van een bijkomende stopplaats « Boksbergheide »;
- de bouw van het nieuwe kopstation Genk.

Station Genk

Het eindpunt van de lijn werd zo centraal mogelijk gekozen, op ± 250 m van het wooncentrum en van het administratief en cultureel centrum van Genk.

Het station Genk is uitgerust met 3 perronsporen. De nuttige lengte van de perrons bedraagt respectievelijk 420 m (spoor I) en 360 m (sporen II en III). De aanleg van een bijkomend spoor met perron, indien nodig, is steeds mogelijk. De perrons, voor een groot gedeelte overdekt met een luifel (over de volledige breedte van het station), zijn bereikbaar vanuit een onderdoorgang, gelegen op het niveau van het stationsplein, via vaste- en roltrappen. Tevens werd de nodige aandacht besteed aan de toegankelijkheid van het station voor minder-validen : zo zullen de perrons ook bereikbaar zijn via een lift die in de steunmuur van perron I zal worden ingebouwd.



Het stationsgebouw bestaat uit twee los van elkaar staande delen, die samen een oppervlakte van meer dan 500 m² beslaan. Het grootste gebouw omvat een ruime hal

met het lokettenkantoor, een goederenmagazijn, sanitair en de nodige lokalen voor het stationspersoneel. In het tweede gedeelte werd, één der zeven

genk

werken van barmhartigheid indachtig, het stationsbuffet ingericht.

In de onmiddellijke nabijheid van deze gebouwen werd in parkeermogelijkheid voorzien voor ± 70 auto's, alsook in de nodige plaats voor stalling van fietsen en bromfietsen.

Gelet op het intensief regionaal autobusverkeer met Genk als begin- en eindpunt, werd voor het stationsgebouw een overdekt autobusstation opgericht met 13 perrons, met elk een standplaats voor autobussen.

Sporen naar en van Genk

De situering en de aansluiting van de lijn leent zich uiteraard zeer goed tot een bediening waarbij de bestaande treindienst Brussel - Hasselt via Leuven en Landen verder doorgetrokken wordt tot Genk. Hierbij werd geopteerd voor een klokvast dienst met volgend patroon : per uur en per richting één semi-directe verbinding Brussel - Genk en één omnibus Hasselt - Genk. In de daluren vallen enkele omnibusverbindingen weg.

Een ritje van Genk naar Hasselt, zonder tussenstilstanden, duurt 13 minuten (gemiddelde snelheid 72,6 km/u.); Brussel-Noord wordt in anderhalf uur

bereikt. Met een omnibustrein wordt de afstand Hasselt - Genk in 18 minuten afgelegd (gemiddelde snelheid : 52,4 km/u.), met stilstanden te Kiewit, Bokrijk en Boksbergheide. Elke werkdag, tussen \pm 5.30 u. en \pm 23.30 u. wordt Genk door een tachtigtal treinen bediend. In de weekends wordt dit aantal met ongeveer een vierde verminderd door invoering van een twee-uurdienst voor de omnibustreinen. Het merendeel van de diensten wordt onderhouden door elektrische motorstellen.

Toekomstplannen

Het doortrekken en de elektrificatie van de lijn 21 tot het centrum van Genk betekent geenszins een eindpunt in de modernisering van het Limburgse spoorwegnet. Een overzicht van de geplande verbeteringen, waarvan verschillende reeds in uitvoering zijn, bewijst het tegenovergestelde :

- de elektrificatie van de lijnen 35 en 16, wat betere en snellere treinverbindingen tussen Hasselt en Antwerpen zal meebrengen ;
- de elektrificatie van de lijn 34 naar Tongeren en verder naar Luik ;
- het verhogen van de snelheid op het baanvak Mol-Neerpelt van 90 tot 120 km/u. ;
- het verhogen van de snelheid tussen Mol en Hasselt van 70 tot 90 km/u. ;
- het verhogen van de snelheid tussen Hasselt en Landen van 100 tot 120 km/u. en het aanleggen van een tweede geëlektrificeerd spoor tussen Hasselt en Alken.

Deze lijst van de voornaamste geplande infrastructuurverbeteringen toont duidelijk aan dat de herwaardering van het openbaar vervoer per spoor in Limburg uiteindelijk op het « goede spoor » geraakt is, zodat over enkele jaren deze provincie ook over moderne treinverbindingen zal kunnen beschikken, zowel voor het intern reizigersverkeer als voor de verbindingen met andere belangrijke centra van het land.

J. Van Goethem

Opening van het baanvak Hasselt - Genk

Ter gelegenheid van de opening van Genk werd een gloednieuwe dienst geprojecteerd berustend op volgende principes :

Op werkdagen

Basisdienst

- één directe trein per uur = de verlenging van de semi-directe trein Brussel - Hasselt
- één stoptrein per uur tussen Hasselt en Genk

Piekdienst

- een paar bijkomende treinen tussen Brussel en Hasselt worden verlengd tot Genk

Op zaterdag/zondag

- één directe trein per uur (idem als werkdagen)
- één stoptrein om de twee uren

Basispatroon

Rechtstreekse treinen

	Elk uur
Hasselt	A.02 V.07
Genk	20
Genk	46
Hasselt	A.59 V.04

Stoptreinen

	Elk uur
Hasselt	40
Kiewit	46
Bokrijk	50
Boksbergheide	53
Genk	58
Genk	06
Boksbergheide	11
Bokrijk	14
Kiewit	18
Hasselt	24

Gedurende de zomermaanden stoppen ook sommige interessante rechtstreekse treinen in Bokrijk

De naam Monnikenheide is voor onze lezers beslist geen onbekende meer. Bij herhaling hebben wij in dit tijdschrift gewezen op de mogelijkheden die dit *kort-verblijf-centrum* biedt aan de mentaal gehandicapten, dat gelegen is in een bosrijke omgeving te Zoersel (Antwerpse Kempen) en waar, dank zij een overeenkomst die door onze Sociale Werken destijds werd gesloten, jaarlijks tientallen van onze rechthebbenden een aangename vakantie (maximum 3 maanden per jaar) kunnen doorbrengen. Een vakantie, en dat hoeft wellicht nauwelijks gezegd, die zowel heilzaam is voor de ouders als voor de gehandicapte zelf.

Als we vandaag nog eens over Monnikenheide spreken, is het naar aanleiding van twee belangrijke gebeurtenissen. Vooreerst zijn wij verheugd te kunnen melden dat de « Stichting Monnikenheide » zopas werd onderscheiden met een « Visser-Neerlandiaprijs » voor haar initiatief bij de verzorging van het geestelijk gehandicapt kind, namelijk het organiseren van het kort-verblijf. Deze prijs dankt zijn ontstaan aan een schenking van Herman Lodewijk Alexander Visser, een Nederlands jurist, die bij zijn overlijden op 28.5.43 de helft van zijn nalatenschap ter beschikking stelde van het Algemeen Nederlands Verbond.

In zijn testament had Herman Visser de wens uitgedrukt dat voormeld Verbond jaarlijks een aantal prijzen zou toekennen aan personen of instellingen die zich voor hun medemens of voor de gemeenschap verdienstelijk hebben gemaakt. Wij wensen Monnikenheide van harte geluk met deze eervolle onderscheiding, die bewijst dat zijn naam reeds over onze landsgrenzen heen een gunstige weerklank heeft gevonden.

Zeer goed nieuws is ook het feit dat naast het kort-verblijf-centrum Monnikenheide, thans een tweede inrichting, namelijk een *bezigheidshome voor mentaal*