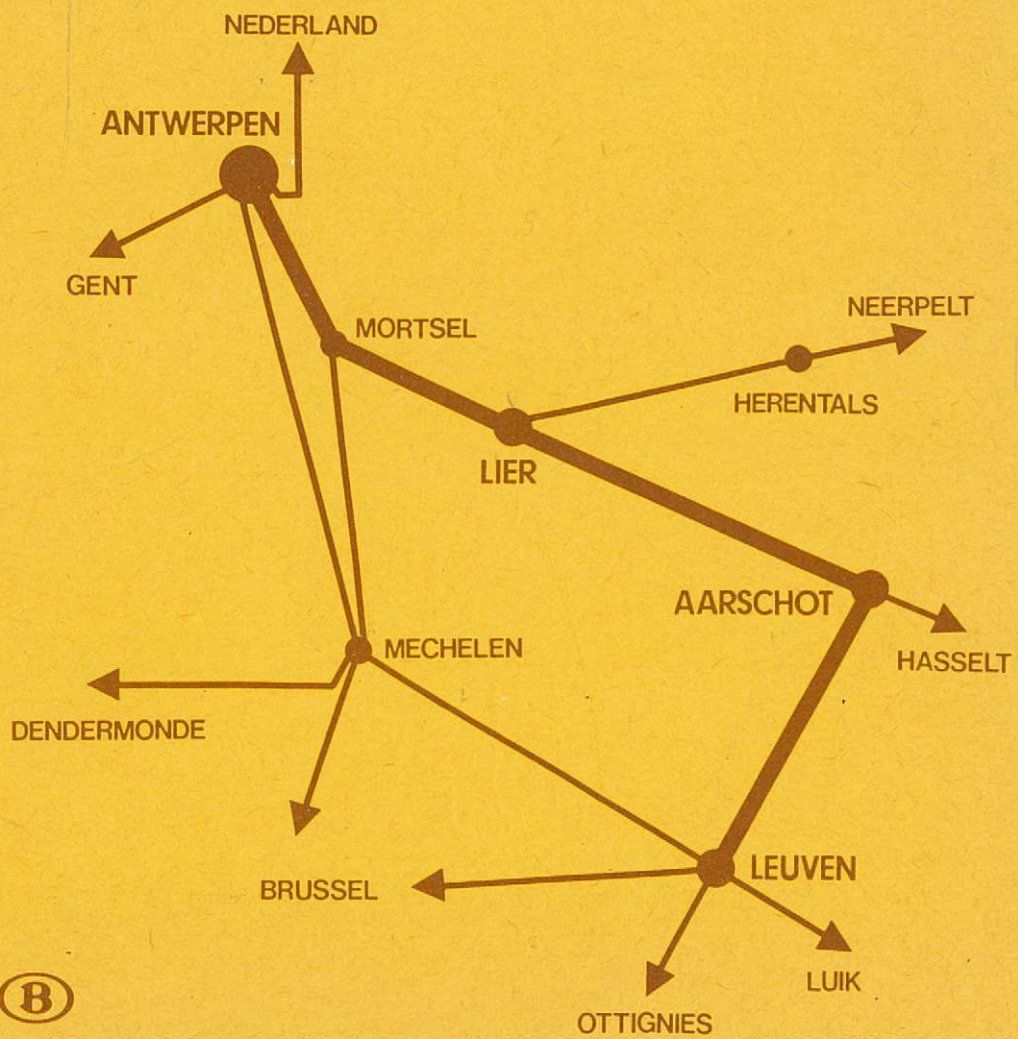


ANTWERPEN — LIER — AARSCHOT — LEUVEN

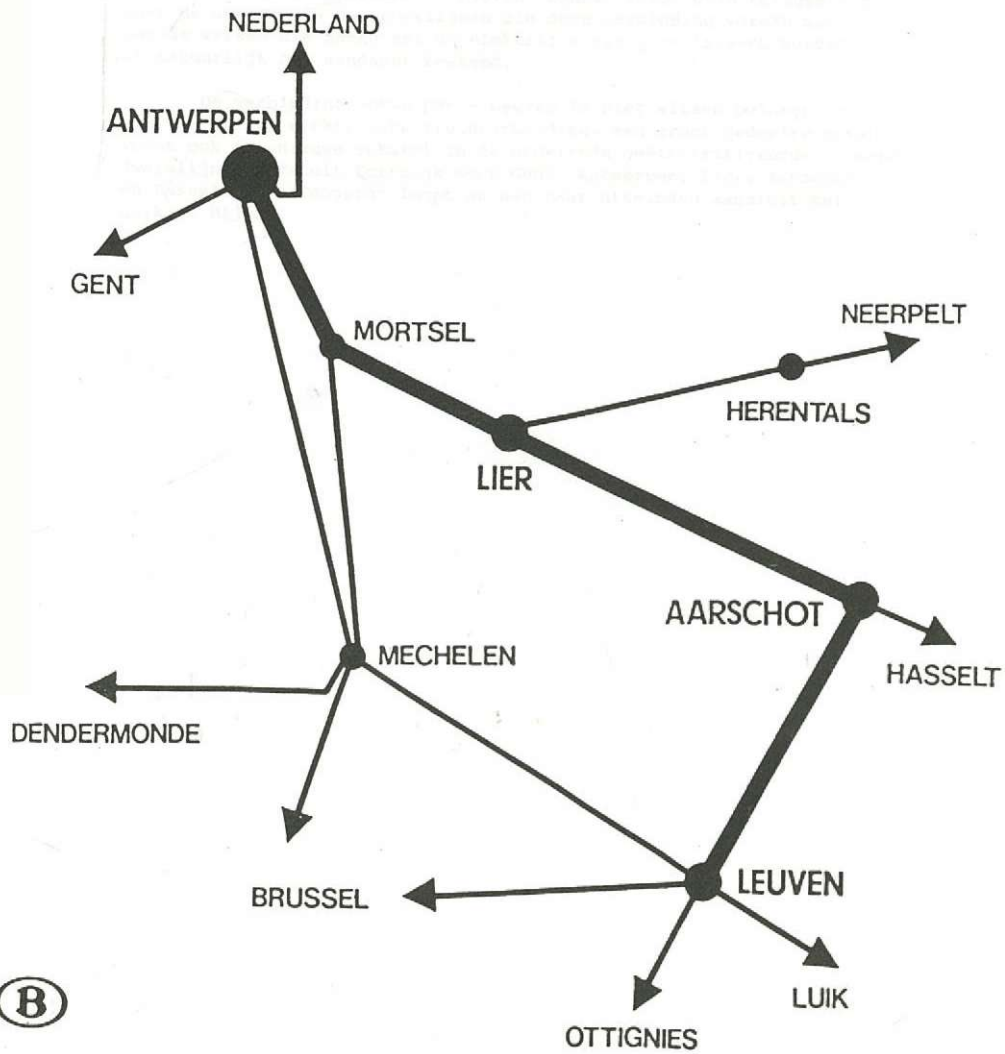
ONDER DRAAD

11 januari 1981



ANTWERPEN — LIER — AARSCHOT — LEUVEN

ONDER DRAAD



DE Nieuwe Geëlektrificeerde Verbinding Antwerpen - Lier - Aarschot - Leuven

De NMBS heeft deze brochure uitgegeven ter gelegenheid van het in dienst stellen van de nieuwe geëlektrificeerde verbinding Antwerpen - Lier - Aarschot - Leuven. Daarin wordt even teruggekeken naar de aanleg van de spoorlijnen die deze verbinding vormen maar aan de werken die samen met de elektrificatie gerealiseerd werden, is natuurlijk ook aandacht besteed.

De verbinding Antwerpen - Leuven is niet alleen belangrijk als een nieuwe elektrische treinverbinding, een groot gedeelte ervan vormt ook een nieuwe schakel in de groeiende geëlektrificeerde Vlaamse dwarslijn die vanuit Kortrijk over Gent, Antwerpen, Lier, Aarschot en Hasselt naar Tongeren loopt en aan haar uiteinden aansluit met Luik en Rijsel.

DEN GOUVERNEUR,

Gezien den brief van M. den Minister der Publieke Werken, van den 9 dézer maend.

Beveelt dat het koninglyk besluit van den 16 januarius 1836, aengaende de regels van politie voor het zéne betreft den omloop over de wegen en het vaeren op de rivieren en vaerten doorloopen door den yzeren weg, in beyde de taelen zal herdrukt worden, om op nieuw in alle de steden en gemeenten van de Provincie verkondigd en aengeplakt te worden door de zorgen der gemeente Bestueren.

Brussel, den 15 october 1838.

BARON DE STASBART.

LEOPOLD, KONING DER BELGEN,

Aen allen tegenwoordig en toekomende, groetenis:

Gezien de wet van den 1 mey 1834, welke de instelling beveelt van eenen regel voor de yzere wegen in Belgie.

In agt nemende dat de snelheyl der overvoeringen op den yzeren weg maetregels van voorzorg vereyscht in het gene den doorgang betreft over de wegen van het Ryk, de provinciaele wegen, de gemeente wegen of de byzondere wegen, als ook de vaerten en bevaerbaere rivieren;

Gezien de wet van den 12 april 1835, welke het Gouvernement magtigt om reglementen te maeken over de politie en het gebruyk van den yzeren weg;

Gezien de wet van den 6 meêrt 1818;

Op de voordragt van onzen Minister der Binnenlandsche zaeken,

Wy hebben besloten en besluynen:

Artikel. Een.

Den overgang der koninglyke, provinciaele, gemeente of byzondere wegen door personen te voet of te peêrd, of door rytuygen of gespannen van allen aerd, zal niet mogen geschieden in het gezigt der toevoeren voortgesleépt door damp-werktuuygen, 't en zy aenstonds na der zelve doortogt.

De opening der beweégbaere bruggen van den yzeren weg zal insgelyks niet mogen geschieden in het gezigt of in het afwagten van de toevoeren voortgesleépt door damp-werktuuygen.

Art. 2.

Allen persoon te peêrd, allen voerman van post-wagens, van diligencien, rytuygen of gespannen hoegenoemd, zal den doortogt moeten afstaen aen de damp-werktuuygen die de wegen van het ryk, die der provincie, der gemeenten of de byzondere wegen overloopen, en zich op tien meters afstand van de barreelen verwyderen.

Allen scheéps-kapiteyn of schipper die een vaertuyg, een schip of eene laeding bestiert, zal het anker moeten werpen, of het voortvaeren van zyn schip moeten doen ophouden, ten minsten op honderd meters afstand van de brug van den yzeren weg waer van de opening hem noodig is; hy zal zyne voortvaart maer mogen vervolgen op het verlof van den pontonnier, welken gehouden zal zyn van den doorgang te geven aenstonds na het doortrekken der damp-tuygen.

Art. 3.

De overtredingen aen de schikkingen hier hooger vermeld zullen bedwongen worden overeenkomstig de wet van den 6 meêrt 1818, en bewézen worden op processen-verbael van de agenten der Administratie van den yzeren weg.

Onzen Minister der Binnenlandsche zaeken word gelast met de uytvoering van het tegenwoordig besluit, het welk in den *Moniteur* en in het *Staets-Blad* zal worden gesloten.

Gegeven te Brussel, den 16 januarius 1836.

LEOPOLD.

Van wege den Koning,

Den Minister der Binnenlandsche zaeken,

DE THÉUX.

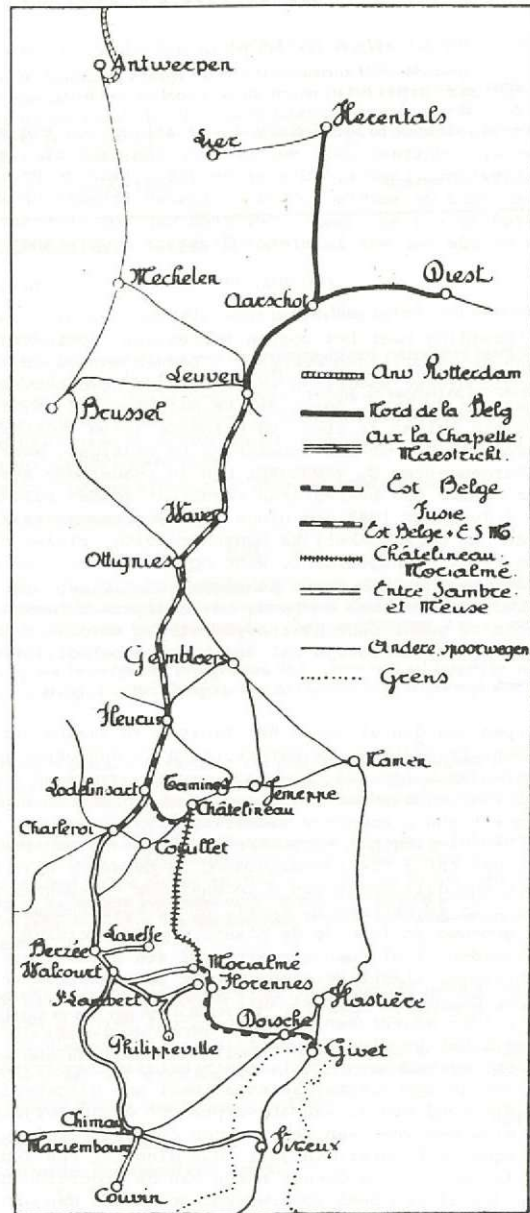
Stadsarchief Leuven

Uit de pionierstijd.

De wet van 1 mei 1834 voorzag in de aanleg van een spoorwegnet in België met als centraal punt Mechelen en van daaruit o.m. naar het oosten een lijn langs Leuven, Luik en Verviers naar de Pruisische grens. Een jaar later werd de eerste spoorlijn tussen Brussel en Mechelen plechtig ingehuldigd en nog een jaar later reed men door tot Antwerpen, een as die de basis vormde van wat later het dichtste spoorwegnet ter wereld zou worden.

De uitbreiding naar het oosten toe volgde korte tijd nadien, want in 1837 werden de spoorlijnen Mechelen - Leuven en Leuven - Tienen ingehuldigd. Met die nieuwe spoorlijn waren voor de stad Leuven echter niet alle problemen van de baan. Zoals ook te Mechelen het geval was, werd het station ingeplant buiten de stad. De volgende jaren ondernam de gemeenteraad van Leuven stappen om die inplanting te wijzigen, maar in december 1839 deed burgemeester G. VANBOCKEL aan de raadsleden mee te vrezen dat alle pogingen zonder een bevredigend resultaat zouden blijven. Wanneer tenslotte op 1 december 1842 een nieuw, in duurzame materialen opgetrokken stationsgebouw het oorspronkelijke houten verving, bleken toch al enige verbeteringen te zijn aangebracht, want op 4 december 1842 schreef Le journal des Affiches : "Men heeft de nieuwe statie aan den yzeren weg tegen onze stad den 1 deezer geopend. De reizigers behoeven niet meer buyten de poort te gaen; eene gekasseyde straet en plaets leyd hen tot voor de bureelen : by avondtjyd zal den toegang behoorlijk verlicht worden".

Antwerpen was dan al jaren het fluiten en dampen van de stoomlokomotieven gewoon. In 1836 was de eerste trein in Antwerpen toegekomen vanuit Brussel over Mechelen. Met vlaggen, muziek, vuurwerk en een diner waarover heel wat te doen was. De feestdag viel immers op een vrijdag en... de bisschop moest een bijzondere toelating geven om op het menu ook vlees te voorzien. Een viering met kontestanten ook, want een krant drukte volgend ironisch bericht : "De een zijn dood is de ander zijn brood! Openbare verkooping van een diligentie met alle daarvoor te spannen peerden, harnassuren, enz., in de herberg De Kemel, op de Peerdenmarkt". Het eerste station werd gebouwd in 1836 op de plaats van het huidige, toen Borgerhout, maar in 1843 werden al plannen gemaakt voor een nieuw station want het oude was "voorlopig, slecht gelegen, slecht toegankelijk en met onweerdigen naam". Op de plaats van het vorige bouwde men in 1854 een nieuw station dat in 1905 afgebroken en heropgericht werd in Dendermonde. In dat jaar werd immers het huidige monumentale stationsgebouw in dienst genomen later het eerste als monument geklasseerde belgisch spoorwegstation. Ondertussen waren ook de spoorinstallaties al heel wat uitgebreid. Dat was nodig ook want in 1838 reed men al van Antwerpen tot Ans en vijf jaar later, in oktober 1843 ging men weer aan het feesten omdat de treinen al tot Keulen reden. Weer negen jaar later, in juni 1854 ging het een andere richting uit, noordelijk, met het in dienst nemen van de spoorlijn naar Rotterdam, Antwerpen was dus al een heel spoorwegknooppunt als men aan de spoorlijn naar Lier begon.



Net van de spoorlijnen van de privé-spoorwegmaatschappijen "Entre-Sambre-et-Meuse" en "Est Belge"

De verbinding van Antwerpen uit met het oosten liet echter langer op zich wachten, niettegenstaande het stadsbestuur van Lier heel wat in het werk stelde om opgenomen te worden in het belgische spoorwegnet. Het duurde tot de wet van 20 december 1851 toelating gaf tot de aanleg van een spoorlijn naar Lier en er zouden nog twee jaren overheen gaan tot de wet van 25 april 1853 en het koninklijk besluit van 5 oktober 1853 vergunning verleenden voor de aanleg van een spoorlijn tussen Lier en Turnhout.

Lier was niet zo gelukkig met deze in concessie aangelegde spoorlijn die op 23 april 1855 in gebruik werd genomen. Heel wat belangrijker voor de stad was immers een aansluiting op het net van de staatsspoorweg in Kontich op de lijn Brussel - Antwerpen. De Staat zou dat 6,6 km lange baanvak voor zijn rekening nemen maar tijdens een zitting in 1855 machtigde de wetgever de regering om het baanvak in concessie te geven aan de maatschappij die de spoorlijn Lier - Turnhout aanlegde, waardoor Lier in 1857 aangesloten werd op het staatsspoorwegnet.

In hetzelfde jaar, op 1 februari 1857, werd de aanleg door de Staat voltooid van de spoorlijn Antwerpen - Lier over Boechout. Het duurde dan tot de wet van 12 augustus 1862 de aanleg voorzag van een spoorlijn van Antwerpen naar Hasselt waar zij zou aansluiten op de lijn naar Aken.

Door die verbinding die over Aarschot liep, werd meteen ook Aarschot met Antwerpen verbonden. Deze verbinding tot Aarschot werd in dienst gesteld op 6 juni 1863. Ondertussen, in 1860, had de privémaatschappij Est Belge de concessie verkregen voor de aanleg van een spoorlijn Leuven - Herentals over Aarschot als verlengstuk van de lijn naar het zuiden toe, naar Charleroi, die drie jaar later, in 1863, werd opengesteld.



Het vroegere station Aarschot

De spoorlijnen waren aangelegd en in dienst genomen door verschillende maatschappijen en van dan af begon een boeiende episode uit de Belgische spoorweggeschiedenis. Elke maatschappij had natuurlijk eigen tarieven, een eigen exploitatie van de lijn, eigen voorschriften ook die soms sterk van elkaar afweken. Om aan die hinderlijke verscheidenheid een einde te maken, beslisten een aantal maatschappijen een overkoepelend orgaan op te richten dat de naam "Grand Central Belge" kreeg. Opgericht bij akte van 13 juni 1864, beheerde de nieuwe maatschappij een spoorwegnet van 478 km waaronder 22 km uitsluitend voor goederenverkeer bestemd was. De stichtende maatschappijen waren "Antwerpen - Rotterdam", "Est Belge" en "Entre-Sambre-et-Meuse" die, samen met de hen toebehorende lijnen ook nog 117 km spoorlijnen inbrachten van de "Société du Nord de la Belgique" en "Turnhout - Tilburg" waarvan zij de exploitatie verzekerden. De nieuwe maatschappij "Grand Central Belge" kreeg bij wet van 12 juli 1865 de toelating tot exploitatie.

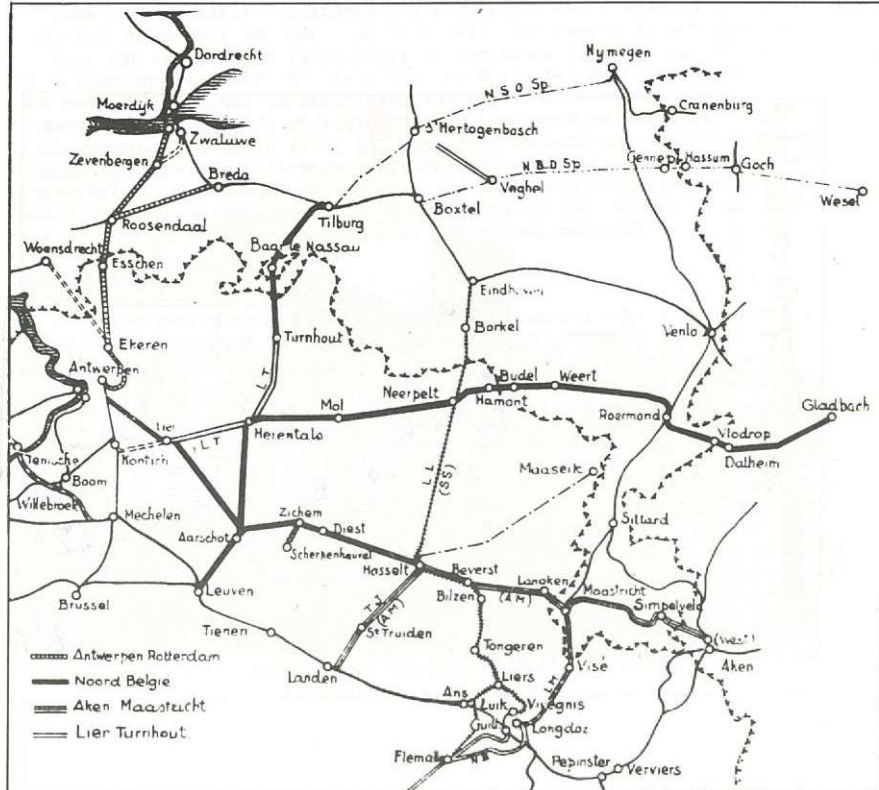
Op enkele kilometers na maakte de hele nu geëlektrificeerde lijn, Antwerpen - Lier - Aarschot - Leuven, deel uit van het door de Grand Central Belge beheerde spoorwegnet. Het traject Antwerpen - Lier - Aarschot was een gedeelte van de lijn Antwerpen - Hasselt die door de maatschappij "Est Belge" werd aangelegd maar waarvan de exploitatie werd afgestaan aan de maatschappij "Antwerpen - Rotterdam".

Het gedeelte Aarschot - Leuven was een traject van de spoorlijn Leuven - Herentals waarvan "Est Belge" de exploitatie verzekerde. Uiteindelijk bedroeg het spoorwegnet van "Grand Central Belge" 767 km, verdeeld over vier landen :

België	607 km
Frankrijk	5 km
Duitsland	35 km
Nederland	120 km

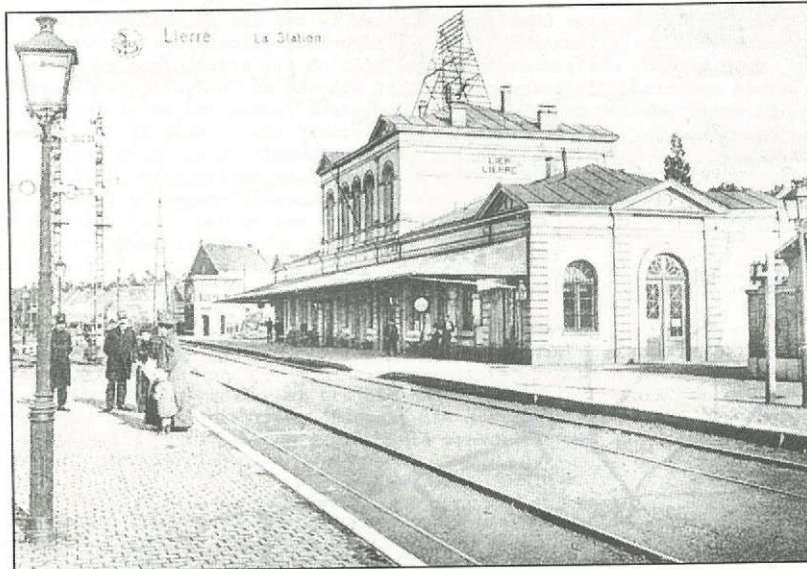
De episode van de maatschappij "Grand Central Belge" duurde niet zo lang. In 1880 begon de Staat de door privemaatschappijen in concessie aangelegde en geëxploiteerde spoorlijnen te naasten en nog hetzelfde jaar verloor "Grand Central Belge" het beheer over de lijnen die werden ingebracht door de maatschappij "Antwerpen - Rotterdam".

Op 1 januari 1897 werd het overblijvende gedeelte van het spoorwegnet van "Grand Central Belge" genaast en eindigde een periode die veel bijgedragen heeft tot de eenmaking van exploitatie en beheer van het Belgisch spoorwegnet. Toch moet alles niet zo vlot verlopen zijn want in het Verslag over het Bestuur en den Toestand der Zaken van de stad Lier over het dienstjaar 1897-1898 werd aangestipt in het hoofdstuk "IJzeren weg".. "De beweging in onze statie neemt voortdurend toe, zoo wat het getal treinen als dit van het vervoer van reizigers en koopwaren betreft. De overneming door den Staat, van de spoorlijnen van den Grand Central, laat hopen dat het verkeer beter geregeld en gemakkelijker gemaakt zal worden. Het aansluiten te Contich met een der sneltreinen van Antwerpen naar Brussel, in de loop van dees jaar verkregen, is daar eene voorproef van".



Net van de spoorlijnen van de privé-spoorwegmaatschappij
"Société des Chemins de Fer du Nord de la Belgique" met
aansluitende lijnen

Met de aanleg van de spoorlijnen waren niet meteen alle problemen opgelost. Leuven was in het begin niet gelukkig met de inplanting van het eerste stationsgebouw en ook het tweede kende niet zo'n lang bestaan. Opnieuw vormde de plaats voor een nieuw stationsgebouw een twistpunt tussen ministerie en stad. In het "Bulletin Communal" van 1875 deelde de burgemeester aan zijn raadsleden met genoegen mee dat hij het definitieve plan voor het nieuwe station op het bureau van de raad had neergelegd. De raad kon er zich van vergewissen dat aan bijna alle opmerkingen van de stad werd tegemoet gekomen. Het ministerie wou het nieuwe station oprichten op een plaats richting Kessel-Lo, het zou echter volgens de wens van de stad, opgericht worden op de plaats van het bestaande. Het stationsgebouw zou 18 m diep en 80 m lang worden met een overkapping van de sporen van 145 m breed en 45 m lang. Zeven sporen werden voorbehouden voor het reizigersverkeer en perrons van 5 m breed scheidde de tussensporen. Het nieuwe, derde stationsgebouw van Leuven, werd ingehuldigd op 7 september 1879.



Het station Lier, vroeger

Ook Lier kende moeilijkheden met de bouw van een station. Bij het in dienst nemen van de lijn Lier - Turnhout in 1855 was er geen stationsgebouw en tot in 1861 werden de tiketten verkocht in het "casino" aan het Leopoldplein. Het later gebouwde station bleek tamelijk vlug te klein om de stijging op te vangen van het reizigersverkeer en in het verslag over het dienstjaar 1887-1888 werd vermeld dat "De gronden voor het vergrooten der statie zijn aangekocht; dit werk zal in de loop van het toekomstig jaar voltrokken worden". Een jaar later is het dan zo ver en in hetzelfde verslag over het jaar 1888-1889 stond dat "De vergroting der statie is voltrokken".

Het eerste stationsgebouw van de Grand Central Belge te Aarschot bleef in dienst tot mei 1944 toen het vernield werd door een bombardement.

De bouw van een nieuw stationsgebouw werd begonnen in 1948 en in 1950 werd het in gebruik genomen. Nog hetzelfde jaar werden de werken voor de bouw van een onderdoorgang onder de sporen aangevat en in 1951 was de uitvoering voltooid. De Grand Central Belge beschikte in Aarschot ook over een belangrijke stelplaats voor lokomotieven. Die stelplaats onderging verschillende wijzigingen : in 1904 werd ze vergroot en in 1928 verbouwd tot ze in 1944, bij hetzelfde bombardement eveneens erg beschadigd werd. In 1945 waren de herstellingswerken aan de lokomotievenwerkplaats geëindigd. De twee met een Saxbyseinrichting uitgeruste seinhuizen die werden opgericht na de eerste oorlog, bleven in dienst tot ze in 1976 vervangen worden door een nieuwe seinpost.

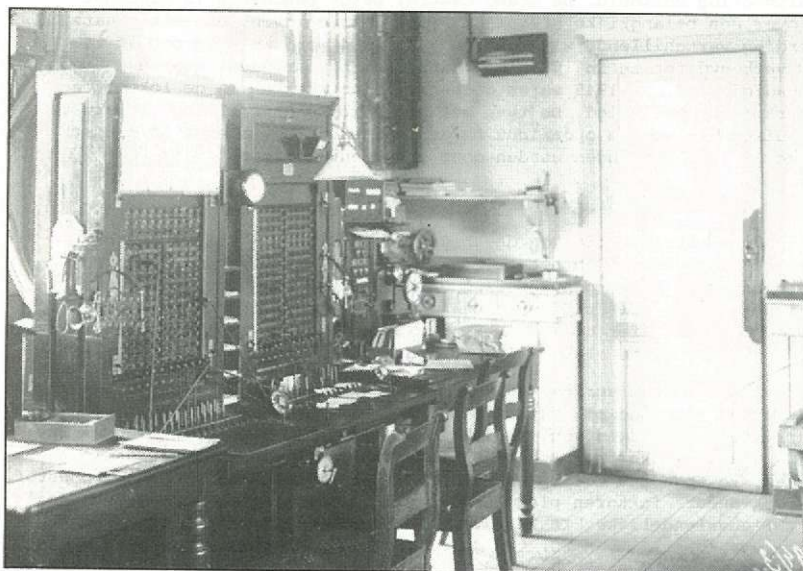
Elektrificatie van de lijn.

De elektrificatie van de spoorlijn Antwerpen - Lier - Aarschot - Leuven werd opgenomen in het vijfjarenplan 1976-1980 van de NMBS. Een eerste baanvak, Antwerpen-Centraal - Mortsel was al geëlektrificeerd zodat het nog te elektrificeren baanvak tot Lier slechts 9 km bedroeg; de spoorlijn van Lier tot Aarschot is 25 km en deze van Aarschot tot Leuven 15 km, het totaal te elektrificeren gedeelte liep dus op tot 49 km.

In de modernisering van het Belgisch spoorwegnet neemt de elektrificatie een voorname plaats in en dat niet alleen wegens de huidige energiekrisis. Die energieproblematiek is ongetwijfeld een stimulerende faktor in die ontwikkeling aangezien elektrische energie uit verschillende bronnen kan opgewekt worden en dus minder afhankelijk is van één grondstof. Maar ook andere factoren pleiten voor de elektrificatie, ecologische zoals het milieuvriendelijke karakter van het spoorwegverkeer in het algemeen wegens de besparing van ruimte, de geringe lawaaihinder en de totale afwezigheid van uitlaatgassen; bedrijfseconomische omdat de elektrische traktie kortere rittijden en een soepele exploitatie mogelijk maakt.



Het station Leuven, vroeger



Telefooncentrale in het vroegere station Heist-op-den-Berg

Het volstaat echter niet om een bovenleiding te spannen over een spoorlijn om een volwaardige exploitatie te waarborgen. Om de mogelijkheden van een elektrische spoorlijn optimaal te benutten moet de hele infrastructuur worden verbeterd en aangepast. Inherent aan de elektrificatie van een bestaande spoorlijn is de verhoging van de snelheid en het opdrijven van de frekwentie van het treinverkeer. De voorheen toegelaten snelheid bedroeg 90 km/u maar na de volledige vernieuwing wordt ze opgedreven tot 120 km/u tussen Mortsel en Lier en tussen Aarschot en Leuven terwijl er tussen Lier en Aarschot aan 140 km/u mag gereden worden. Die verhoging van de snelheid heeft de vernieuwing noodzakelijk gemaakt van de hele spoorbedding zoals ballast, dwarsliggers en sporen. Om later het machinale onderhoud van die onderdelen mogelijk te maken, bijvoorbeeld het ziften van ballast, werd de breedte van het tussenspoor van 2 m op 2,25 m gebracht. De hele bedding van de spoorlijn moest daarvoor worden aangepast aangezien ook moet voorzien worden in plaats voor de bovenleidingspalen en een ruimte moet vrij gehouden worden als uitwijkmogelijkheid voor de spoorwegaarbeiders.

Niet minder ingrijpend zijn de vernieuwingswerken die moeten uitgevoerd worden aan de seininstallaties. Om toe te laten de frekwentie van het treinverkeer op te drijven moet een geëlektrificeerde spoorlijn uitgerust worden met een automatisch blok, een systeem dat toelaat de seinrichting langsheen de lijn automatisch te bedienen.

Dat systeem wordt niet alleen ingebouwd op het normaal spoor maar ook op het nevenliggend spoor, het zo genoemde tegenspoor, zodat het mogelijk wordt het treinverkeer op enkel spoor te laten geschieden indien de omstandigheden dat zouden vereisen. In station Lier werd een nieuw al-relais-seinhuis ingericht voor het regelen van en het toezicht over het verkeer terwijl in de bestaande seinhuizen te Mortsel en Heist-op-den-Berg aanpassingswerken werden uitgevoerd en te Aarschot een nieuw seinhuis werd gebouwd. Het sneller en frekwenter treinverkeer maakt het noodzakelijk mogelijkheden te scheppen die toelaten aan het treinpersoneel in contact te treden met de seinhuizen die het verkeer over de spoorlijn controleren. Langs de sporen werden dan ook op regelmatige plaatsen SOS-posten aangebracht van waaruit telefonische verbindingen mogelijk zijn om onregelmatigheden te melden.

Een nieuwigheid en unicum in het belgisch spoorwegnet is dat de twee sporen tussen Antwerpen en Leuven niet gelijk zijn. De in België normaal gebruikte spoorstaven hebben een gewicht van 50 kg per lopende meter. Die normale sporen werden gebruikt in de richting Leuven - Antwerpen, in de richting Antwerpen - Leuven daarentegen werd een zwaarder type spoor gebruikt, namelijk met een gewicht van 60 kg per lopende meter. De reden voor die uitzondering in het spoorwegnet is de aard van het vervoer en de richting ervan. Van Antwerpen uit vertrekken namelijk een groot aantal zwaar geladen ertstreinen naar de industriegebieden van Luik en Charleroi. Aangezien de in de richting Antwerpen vervoerde materialen niet de gewone lading overschrijden, kon die spoorlijn met normale spoorstaven aangelegd worden.

Stationsinstellingen.

Het spreekt van zelf dat bij de elektrificatie van een spoorlijn niet alleen de infrastructuur van de lijn grondig moet gewijzigd worden maar ook de betrokken stationsinstellingen.

Lier.

In station Lier werd tot een herinrichting van de sporen overgegaan. Het aantal van vier perronsporen werd tot vijf opgedreven en de doorgaande hoofdsporen zijn nu sporen 2 en 3 i.p.v. de vroegere 1 en 2. Als gevolg daarvan moest ook de bestaande tunnel voor reizigers verlengd worden. Ook de goederenbundel diende aangepast te worden aan de nieuwe toestand: twee geëlektrificeerde wijksporen hebben elk een lengte van 650 m omdat de elektrisch gesleepte treinen langer kunnen zijn dan andere aangezien elektrische lokomotieven krachtiger zijn; 2 sporen worden voorzien voor het vormen van treinen. Al die omvormingen en vernieuwingen laten een doorrit van station Lier toe aan 80 km/u i.p.v. vroeger 60 km/u. Een nieuwe luifel wordt gebouwd op het perron aan spoor 1; later zal ook op de andere perrons een luifel worden opgericht.

Een nieuw al-relaisseinhuis wordt gebouwd dat in Lier zal bediend worden en instaat voor het treinverkeer in de eigen stationsinstellingen en voor de nieuwe wisselverbindingen voor tegenspoor aan de vertakking Nazaret. (spoorvertakking naar Herentals en naar Aarschot)

Die wisselverbindingen zullen een optimale exploitatie van het baanvak tussen Lier en de vertakking Nazaret mogelijk maken zodat de vroegere "fles-senhals" voor het verkeer in de richtingen Herentals en Aarschot opgeheven is. Het nieuwe seinhuis wordt operationeel in mei 1981 met het invoegetreden van het nieuwe spoorboekje; in afwachting daarvan is het bestaande seinhuis in het station aangepast aan de noodwendigheden van de elektrische traktie.

Heist-op-den-Berg.

In Heist-op-den-Berg moesten de twee bestaande overbruggingen worden gesloopt omdat ze niet voldoende hoog waren om een elektrische traktie toe te laten. Ze werden vervangen door een nieuwe overbrugging en een onderdoorgang voor voetgangers. Het bestaande wijkspoor werd verlengd tot 600 m. Om die verlenging mogelijk te maken moesten steunmuren worden gebouwd in het talud. Een nieuwe elektronisch seinhuis werd in dienst gesteld waar de meest recente technieken inzake seininrichting worden toegepast. In Heist-op-den-Berg werd ook een nieuw traktieonderstation gebouwd : op 6 juli 1979 werd de eerste steen gelegd en anderhalf jaar later wordt het in dienst genomen, daar waar de normale termijnen voor bouw en uitrusting elk één jaar bedragen.



Nieuwe fietsenstalling in station Lier



Nieuw station Heist-op-den-Berg

Aarschot.

Binnen de driehoek te Aarschot werd een sectioneerpost (schakelpost voor de elektrische bovenleidingen) opgericht en zowel aan de vertakking Noord als Zuid werden nieuwe spoortoestellen geplaatst die een hogere snelheid toelaten.

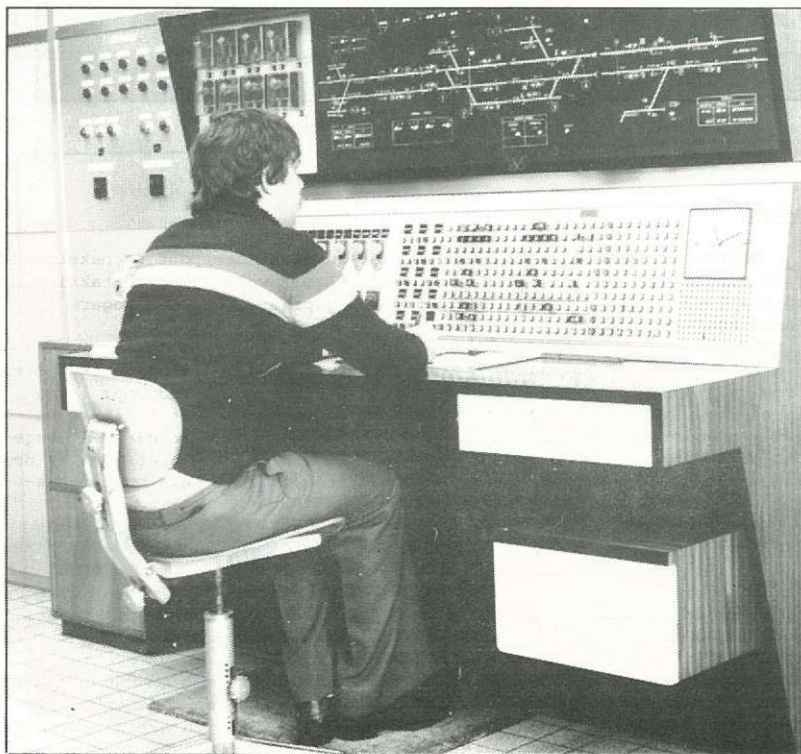
In de stationsinstellingen zelf werd tussen de hoofdsporen 1 en 3 een centraal wijkspoor aangelegd; de goederenbundel werd verlengd voor lange treinen en een nieuwe goederenkoer aangelegd. Twee bestaande kunstwerken werden aangepast : op de brug over de Demer werden nieuwe brugdekken aangebracht omdat de vroegere direkte bevestiging van de sporen niet toeliet de geplande spoorwerken uit te voeren en op de brug over de Laak om een tussenspoor van 2m25 mogelijk te maken.

Leuven.

In Leuven tenslotte werd de noordelijke onderdoorgang voor reizigers verlengd langs Kessel-Lo waardoor veel reizigers heel wat tijd uitsparen. Het tractieonderstation werd aangepast aan de nieuwe behoeften en de spoorvertakking "Holsbeek" voorzien van wisselverbindingen voor het eventueel nemen van tegenspoor. In 1982 start men met de bouw van een viadukt voor lijn 35, Leuven - Aarschot - Hasselt, die boven de kruising van de inrit in de sporenbundels van de lijnen 36, Brussel - Leuven - Luik, en 53bis Leuven - Mechelen komt. Met de bouw van die viadukt wordt een opdrijven van de snelheid op lijn 35, Leuven-Aarschot - Hasselt, beoogd en een versoepeling van de exploitatie in de stationsinstellingen, vooral met het oog op de afwikkeling van de goederentrafiek.

Overwegen.

In het kader van de elektrificatie van een spoorlijn die leidt tot het verhogen van de snelheid en het opvoeren van de frekwentie van het treinverkeer, worden de kruisingen van de twee verkeersstromen, het trein- en het wegverkeer op de overwegen in de mate van de mogelijkheden afgeschaft. De ideale oplossing zou er natuurlijk in bestaan alle overwegen af te schaffen, maar die is niet haalbaar. Dat neemt niet weg dat de belangrijkste overwegen worden afgeschaft en dat de veiligheidsinstallaties aan de overwegen die blijven bestaan uitgebreid worden. Over de hele lijn Antwerpen - Lier - Aarschot - Leuven worden 37 overwegen gemoderniseerd maar wanneer alle voorziene werken zullen zijn uitgevoerd, blijven er van de nu bestaande 77 overwegen, slechts 19 over. Het is evident dat niet voor iedere afgeschafte overweg een kunstwerk wordt gebouwd. Een aantal kunstwerken zal dus als vervanging dienen voor één of meer afgeschafte overwegen, waardoor aanpassingen aan het wegennet noodzakelijk kunnen worden.



Nieuw seinhuis in Heist-op-den-Berg

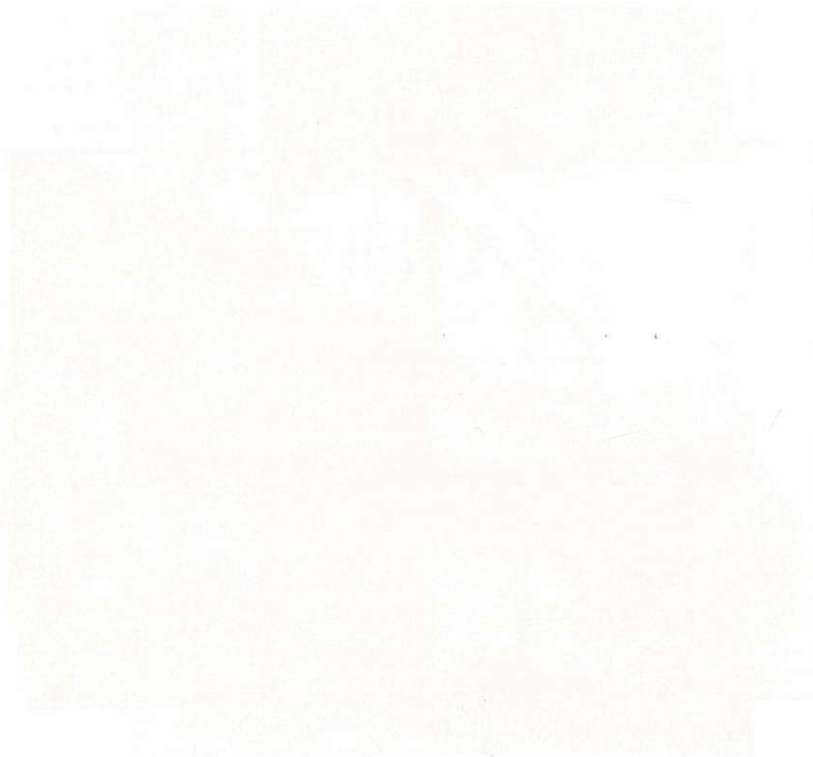
Tussen de vertakking Aubry en Lier blijven slechts twee overwegen bestaan : vijf werden afgeschaft tijdens de uitvoering van de werken voor elektrificatie van de lijn, voor vijf andere zijn de werken aan gang en voor nog twee andere is de afschaffing in het vooruitzicht gesteld.

Van de 49 overwegen tussen Lier en Aarschot zullen er uiteindelijk maar 15 overblijven. Bij het in dienst stellen van de elektrificatie zullen er al twee gesloten zijn, voor twee zijn de werken in uitvoering, voor 19 is het koninklijk besluit uitgevaardigd en kan de aanbesteding verwacht worden terwijl voor elf andere de afschaffing ook in het vooruitzicht is gesteld.



Nieuw Tractie-Onderstation in Heist-op-den-Berg

Op het baanvak Aarschot - Leuven tenslotte bevinden er zich 14 overwegen waarvan er slechts twee zullen overblijven. Nu zijn er al vier afgeschaft, voor het afschaffen van een overweg zijn de werken aan gang, voor vijf overwegen is het koninklijk besluit uitgevaardigd en voor twee andere wordt de afschaffing vooropgesteld.



Sprokkels voor cijferaaars.1) In uitvoering of uitgevoerdGrond- en kunstwerken

Ophogingen	63.000 m ³
Afgravingen	155.000 m ³
Kunstwerken	10 stuks

Gebouwen

Traktieonderstation (Heist-op-den-Berg)	700 m ²
Sektioneerposter(Lier en Aarschot)	400 m ²

Omvormingen stationsinstellingen en vertakkingen

Nieuwe goederenkoer (Lier en Aarschot)	7.100 m ²
Spooromvormingen (Lier en Aarschot)	80 toestellen 16 km nieuw spoor



Het spannen van de bovenleiding

Beweging

VIER

AANDUIDING DER TRANSPORTEN		STAAT	
		Be- veging	Ontvangst
Reizigers	getal	42353	51614-20
Reisgoed	centenaars	575	714-02
Dieren	koppen	526	1047-60
Gelden	1000 fr.	763	} 43571-84
Kleine koopwaren	kilogrammen	365474	
Zware koopwaren	tonnen	4115	} 200-15
Verskillende voortbrengsels		"	
Telegraphen		"	4523-50
			101737-91

Uit het verslag over het dienstjaar 1868-1869 van de stad
Lien (Stadsarchief Lien)

der Statie

REK

GRAND CENTRAL		LIER TURNHOLT		TOTAAL	
Be- weging	Ontvangst	Be- weging	Ontvangst	Be- weging	Ontvangst
67237	61565-18	14381	14202-53	123974	127381-91
570	517-14	274	215-76	1419	1477-52
706	405-20	171	181-00	- 1403	1633-80
12		88		863	
93924	6625-62	115433	10033-85	574831	60231-31
858		1800		6773	
"	128-67	"	00-48	"	405-30
"		"	"	"	4523-50
	69251-81		24663-62		195653-34

II. Voorziene max. snelheden.

Antwerpen - Lier	120 km/u
Lier - Aarschot	140 km/u
Aarschot - Leuven	120 km/u

III. Nog uit te voeren

(kruising te Leuven, vertakking Aarschot-Zuid
en verbreden van de spoorbedding langs de lijn)

Ophogingen	95 000 m ³
Afgravingen	80 000 m ³
Kunstwerken	viadukt 600 m + 2 onderbruggingen
Spoorwerken (Leuven, Aarschot en vertakking Nazaret)	3 km nieuw spoor 44 toestellen

Elektrisch sporen.

Het verslag aan de gemeenteraad van Lier over de activiteiten van het jaar 1864 begint het hoofdstuk over "Openbaar vervoer, postwagens, ijzeren weg" als volgt : "De ijzeren spoorweg van Antwerpen naar Hasselt is voltrokken. De lijn van Antwerpen naar Aken is sedert de maand juli laatst voor den doortocht geopend. Talrijke treinen doorkruisen dagelijks de statie van Lier, welke hierdoor in gewichtigheid verdubbeld is."



Het spannen van de bovenleiding

Nu, meer dan honderd jaar later, zal de elektrificatie van de spoorlijn Antwerpen - Lier - Aarschot - Leuven een nieuwe stimulans betekenen voor het spoorwegverkeer in de streek. Door de elektrificatie zal het bijvoorbeeld mogelijk zijn de reisweg van de treinen tussen de industriebekkens in het zuiden en het oosten van het land, aanzienlijk in te korten. Het plaatsen van zwaardere spoorstaven in de richting van de haven naar de industriebekkens is er een voorbeeld van maar ook andere vervoeren van en naar de haven zullen nu langs een kortere reisweg kunnen verzonden worden. De perspectieven voor de toekomst roepen nog hogere verwachtingen op want als de andere elektrificaties zullen zijn uitgevoerd die in de vijfjarenplannen 1976-1980 en 1981-1985 zijn voorzien, wordt de capaciteit van de betrokken spoorlijnen enorm opgedreven.

Aangezien zowel de aanpassingen van de infrastructuur van de spoorlijn als van seininrichting bij de indienstneming van de nieuwe elektrische bovenleiding nog niet volledig voltooid zijn, is de dienstregeling die op zondag 11 januari 1981 ingaat, voorlopig in afwachting van het invoeren van de nieuwe uurregeling op 31 mei 1981.

Als basisdienst is om het uur een klokvaste trein Antwerpen - Leuven voorzien in beide richtingen. Deze trein rijdt als stoptrein tussen Antwerpen en Aarschot en rechtstreeks tussen Aarschot en Leuven. De afstand tussen de twee eindpunten, Antwerpen en Leuven, wordt afgelegd in minder dan één uur, nl. in 59 minuten, wat een voorlopige tijdswinst betekent van 10 minuten. Hierbij moet echter rekening gehouden worden met het feit dat de snelheid op de betrokken lijnstukken tot 90 km/u beperkt blijft tot 31 mei 1981.

Te Lier worden drie tot vijf minuten stilstand voorzien om het koppelen en ontkoppelen van treinstellen mogelijk te maken. Na de elektrificatie van de lijn Lier - Herentals zullen immers treinstellen in de richting Antwerpen worden samengesteld met verschillende vertrek- of eindsstations, nl. Herentals enerzijds, Aarschot of Leuven anderzijds. Voor de omgekeerde richting gebeurt de splitsing eveneens te Lier.

Ongeveer twintig jaar geleden hing bij het binnenrijden van het station Antwerpen-Centraal aan de muur van de zoo, een groot paneel dat de machinisten van de stoomlokomotieven er aan herinnerde dat het verboden was zwarte rook te maken. De stoomtractie verdween uit het spoorwegland in 1906. En wanneer de elektrificaties van de spoorlijnen, voorzien in het tweede vijfjarenplan van de NMBS voor de jaren 1981-1985, zullen voltooid zijn, verdwijnt ook de dieseltractie uit het Antwerpse station. Nog in het jaar 1981 wordt de elektrificatie voltooid van de spoorlijnen Lier - Herentals en Aarschot - Hasselt, in 1983 volgt Herentals - Turnhout en van 1986 af rijdt men ook elektrisch tussen Herentals en Neerpelt.

Met de elektrificatie van de spoorlijn Aarschot - Hasselt in 1981 wordt het noord-oosten van het land dus aangesloten op het elektrische spoorwegnet. Dat betekent dat de reeds bestaande as van Kortrijk en Oostende uit over de ruggegraat Gent - Antwerpen, kan doorgetrokken worden tot de Limburgse hoofdstad en aldus een echte vlaamse dwarslijn wordt gerealiseerd. Met verbindingen bovendien die kunnen verzekerd worden aan een snelheid van 140 km/u op de meeste spoorlijnen. Het binnenlandse Intercitynet dat stilaan vorm krijgt, zal daarmee een waardevolle bijdrage betekenen in de aansluiting van de provincie Limburg met de westelijke provincies en in het leggen van rechtstreekse en kortere verbindingen naar het zuiden van het land.

De NMBS dankt de Stadsarchieven van Lier en Leuven voor hun gewaardeerde medewerking.