

HASSELT - LIERS - LUIK EN HASSELT - WEZET - LUIK

ELEKTRISCH OP 23 MEI 1982

De wet van 1834 waarmee de wetgevende vergadering de aanleg van een spoorwegnet in België goedkeurde, voorzag in twee grote assen: een west-oost en een noord-zuid dwars door het land. In 1843 bereikte men de Duitse grens nadat men tussen Luik en de grens twintig tunnels had geboord en talrijke bruggen had moeten slaan waarvan die van Dolhain met 20 overspanningen van 10 meter. De aanleg van die spoorlijnen werd gefinancierd door de Belgische Staat en legde dus een zware last op de jonge natie. Bovendien bleek er zoveel belangstelling te bestaan in het zich sterk ontwikkelend industrieel milieu voor het revolutionaire spoorwegvervoer, dat er over het hele land aanvragen werden opgesteld om koncessie te bekomen van de regering om privespoorlijnen aan te leggen. De regering haakte er op in en al in 1842 werd de eerste koncessie toegestaan. Van dan af ging het aan een vlug tempo verder en groeide de embryonale structuur van het eerste spoorwegnet op het Europese vasteland snel uit tot het spinneweb dat eens het dichtste spoorwegnet ter wereld zou worden.

De spoorlijnen in de noord-oostelijke hoek van het land werden op die manier aangelegd door privemaatschappijen. Een eerste koncessie werd verleend in 1853 aan de Nederlandse Maatschappij "Aaken Maastrichtste Spoorwegmaatschappij" voor de aanleg van een spoorlijn van Hasselt tot aan de Belgisch-Nederlandse grens. Onder de benaming "Compagnie du Chemin de Fer d'Aix-la-Chapelle à Maestricht" werd de Maatschappij in België ingeschreven.

De lijn zou een onderdeel vormen van een spoorlijn die een rechtstreekse verbinding zou uitmaken tussen de haven van Antwerpen en het Rijngebied. In 1856 werd het baanvak Hasselt - Munsterbilzen - Lanaken tot aan de Nederlandse grens in dienst genomen.

Een tweede concessionaris begon op een meer bescheiden wijze, namelijk met een koncessie voor een spoorlijn van 11 km die Bilzen met Tongeren zou verbinden. De koncessie werd in 1861 verleend aan de "Société des Chemins de Fer Liégeois - Limbourgeois" en in 1863 aangelegd. Ondertussen had dezelfde maatschappij een bijkomende koncessie bekomen voor een verlenging van die mini-spoorlijn van Tongeren naar Ans over Glaaien met een vertakking vanuit Liers naar Luik-Vivegnies. De aanleg van die spoorlijnen vlotte uitstekend want in 1864 reed men van Bilzen tot Ans en een jaar later over Liers naar Luik. Om een goede doorstroming van het vervoer tot stand te brengen kregen de twee maatschappijen "Compagnie du Chemin de Fer d'Aix-la-Chapelle à Maestricht" en "Société des Chemins de Fer Liégeois - Limbourgeois" een concessie voor de gezamenlijke aanleg van een verbinding tussen de spoorlijn Hasselt - Nederlandse grens met de spoorlijn Bilzen - Ans/Luik waardoor de twee hoofdsteden van de provincies Limburg en Luik onderling verbonden werden door een spoorlijn.

De verbinding tussen Luik en Maastricht werd aangelegd door de "Spoorwegmaatschappij van Luik en Maastricht en haar uitbreidingen". De lijn werd in dienst genomen in 1861 en door de Staatsspoorwegen overgenomen in 1898.

Het klinkt ongetwijfeld wat ironisch te schrijven dat de aanleg van de spoorlijn Tongeren - Wezet - Gemmenich - Montzen met een lengte van ongeveer 50 kilometer een "oorlogsgeschenk" is. De lijn werd immers aangelegd tussen 1915 en 1917 door de Duitse bezetter die daarvoor krijgsgevangenen inzette, hoofdzakelijk Russische. Talrijke grafstenen langs die lijn zijn als zovele herinneringen aan de slachtoffers die hun leven lieten bij de aanleg ervan. Het bergachtig karakter van de bodem maakte het immers een voor die tijd en omstandigheden lastige opgave: de viadukt van Moresnet, met een lengte van 1300 m en een hoogte van 68 m is nog altijd het meest indrukwekkende kunstwerk van het Belgische spoorwegnet.

De drie op die manier bekomen internationale verbindingen, Hasselt - Maastricht, Luik - Maastricht en Hasselt - Montzen - Aken, kenden een wisselend succes tijdens hun bestaan. De spoorlijn naar Aken over Montzen is tot dé verkeersader voor het goederenvervoer uitgegroeid voor de verbinding van België en in het bijzonder de Antwerpse haven met het Duitse Rijn- en Ruhrgebied. In Montzen ligt dan ook een van de grote vormingsstations van het Belgische spoorwagennet. De verbinding van Hasselt naar Maastricht wordt nog beperkt voor goederenverkeer, maar ze maakt het voorwerp uit van een internationale studie voor het realiseren van een snelle verbinding Antwerpen - Duitsland langs Hasselt en Maastricht. Op de verbinding van Luik naar Maastricht werd een klokvast uurdienst ingericht die met overstap in Maastricht aansluiting geeft op het Nederlandse intercitynet.

Op 23 mei zal niet alleen Hasselt - Luik via Glaaien en Liers als een elektrische spoorlijnverbinding tot stand komen. Ook de goederenverbinding tussen Hasselt en Luik langs Glaaien en Wezet zal in elektrische tractie mogelijk worden. Daarmede is meteen de laatste schakel onderdraad van de drukke verkeersader van de haven van Antwerpen naar het Luikse bekken.

Van zodra ook de verbinding Wezet - Montzen in 1984 elektrisch zal worden, zullen meteen ook Antwerpen - Montzen en Luik - Montzen als belangrijke goederenstromen met elektrische lokomotieven kunnen verzekerd worden.

Wanneer tenslotte in 1985 op Nederlands grondgebied de elektrificatie van de lijn Luik - Wezet wordt doorgetrokken tot Maastricht, zal ook hier een elektrische reizigersdienst mogelijk worden in verlenging van een bestaande treindienst.

De elektrificatie van een spoorlijn gaat bijna altijd gepaard met infrastructuurwerken aan de onder- en bovenbouw van de lijn en van de seininrichting. Een gevolg van de elektrificatie leidt immers meestal tot een verhoging van de snelheid en een grondige modernisering van de spoorverkeersdrager. De elektrificatie van de drie lijnen in kwestie die op 23 mei e.k. tot stand komt, maakt geen uitzondering op die regel.

Het begint al in station Hasselt waar een tracewijziging van de sporen in de stationsinstellingen zelf werd aangelegd en een viadukt gebouwd. Bovendien werd de vertakking aangepast tussen de twee spoorlijnen Landen - Hasselt - Genk en Hasselt - Luik. In Bilzen zijn eveneens infrastructuurwerken voorzien die echter pas na de elektrificatie zullen uitgevoerd worden. Het betreft een aanpassing van de sporen en werken die een verhoging van de snelheid in de bocht naar Tongeren zullen toelaten.

Bij het inplanten van de bovenleidingspalen werd evenwel al rekening gehouden met die geplande werken. Ook in Tongeren werden de stationsinstellingen omgewerkt zodat de toegelaten snelheid kon opgevoerd worden van 80 tot 120 km/u. Drie lange wijksporen werden aangelegd, in de plaats van de hoge perrons werden lage gebouwd die bijzondere goederenvervoeren toelaten. De bestaande Henisbrug werd vervangen door een nieuwe die aangepast is aan het grotere vrijruimteprofiel voor elektrisch treinverkeer. Hetzelfde gebeurde in Nerem waar ook de bedding van de spoorlijn verbeterd werd.

Ook wat de gebouwen betreft is de lijn Hasselt - Luik aan vernieuwing en modernisering toe. In Hasselt wordt het bestaande traktieonderstation dat instaat voor de voeding van de bovenleidingen van de geëlektrificeerde spoorlijnen uitgebreid en in Tongeren wordt een nieuw gebouwd terwijl in Bilzen en Glaaien een nieuwe sektioneerpost komt.

In volle baan stonden eveneens heel wat infrastructuurwerken op het programma. De sporen, dwarsliggers en ballast zijn vernieuwd in het vooruitzicht van het verhogen van de toegelaten snelheid tot 120 km/u. De seininrichting wordt aangepast voor een exploitatie met elektrisch traktiematerieel en een automatisch seinstelsel wordt op het normale en op het tegenspoor aangelegd. Zulk stelsel laat toe, indien noodzakelijk, het treinverkeer te organiseren over elk van de sporen in de twee richtingen.

Langs de lijn van Glaaien naar Wezet werd de vertakking tussen de spoorlijnen Hasselt - Luik en Hasselt - Wezet verbeterd. Een traktieonderstation werd gebouwd in Wezet evenals een onderhoudspost voor de bovenleiding. In de tunnel van Geer worden de sporen verlaagd om het vereiste vrijruimteprofiel voor elektrisch treinverkeer te bekomen.

Langs de lijn van Luik naar Maastricht over Wezet vergde de elektrificatie minder aanpassingswerken omdat het gedeelte van de lijn tussen Luik en Bressoux al geëlektrificeerd is. De spoorinstellingen in Wezet werden verbeterd waar ook een nieuw stationsgebouw gebouwd is en nieuwe perrons aangelegd. Het nieuwe station van Wezet wordt aldus beter in het stadspatroom geïntegreerd. Het trace van de sporen in Argenteau is verbeterd en ook op deze lijn werd een automatisch seinstelsel aangelegd. Seinhuizen voor telegeleide bediening werden ingericht in Glaaien, Bassenge en Cheratte.

De gelijkgrondse kruising aan de overwegen van de twee soorten vervoer, het spoor- en het wegvervoer, vormt een belangrijk probleem voor de veiligheid van beide vervoerswijzen. Daarom streeft de NMBS er altijd naar bij de elektrificatie van spoorlijnen de drukste overwegen te vervangen door onder- of overbruggingen. De andere overwegen worden optimaal beveiligd door automatische seinen en sluitbomen of vervangen door langswegen. De meest spektakulaire resultaten worden bekomen in Hasselt door de ophoging van de sporen waardoor niet minder dan vijf overwegen worden afgeschaft. Blikvanger daarbij is een 630 m lange viadukt over de Luikersteenweg en de oude Luikersebaan. Tussen Luik en Wezet werden eveneens vier overwegen afgeschaft; de andere werken voor afschaffing en modernisering van overwegen worden voorzien na de elektrificatie.

De elektrificatie van de drie spoorlijnen opent nieuwe perspectieven voor het spoorverkeer van zowel reizigers als goederen, niet alleen voor het noord-oostelijk gedeelte van het land maar voor dat van een veel ruimer gebied. Voor wat het goederenvervoer betreft wordt het nu mogelijk goederentreinen elektrisch te laten slepen tussen het Luikse industrieel gebied, meer bepaald het vormingsstation Kinkempois en de Belgische havens over Hasselt en Wezet in de beide richtingen.

De vooruitzichten voor het reizigersverkeer beperken zich voorlopig tot het inzetten van elektrische motorrijtuigen, met uitzondering van een paar treinen tijdens de spitsuren en het weekend die nog door diesellokomotieven gesleept blijven. De elektrische motorstellen echter die zullen ingelegd worden bieden al meer comfort wat nog verhoogd wordt door de verbetering van de infrastructuur. Nadat de nog geplande werken zullen uitgevoerd zijn zal de snelheid kunnen opgedreven worden van 90 tot 120 km/u zodat de dienstregeling dan uiteraard kan verbeterd worden.

Door de elektrificatie van deze spoorlijnen worden ook de aslijnen van het spoorwegnet voltooid. De noordelijke aslijn vertrekt vanuit Moeskroen over Kortrijk, Gent, Antwerpen en Hasselt naar Luik waar ze samenkomt met de zuidelijke aslijn die dezelfde eind- en vertrekstations heeft over Namen, Charleroi, Bergen en Doornik. Deze nieuwe structuur van het spoorwegnet kan de basis vormen voor de uitbouw van een volwaardig net van nieuwe spoorverbindingen, snel, comfortabel en veilig vervoer zoals het past voor een eigentijds spoorverkeer.

Statistische gegevens.

Voor de elektrificatie van de lijn Hasselt - Luik :

- 30 km dubbelspoor geëlektrificeerd;
- 7,2 km enkelspoor geëlektrificeerd
- 2,8 km bijspoor geëlektrificeerd.

Gebruikte materialen voor de bovenleiding :

- aantal palen : 1350
- betonfunderingen : 4500 m³
- compoundbovenleiding : 67,2 km
- enkelvoudige bovenleiding : 2,8 km

Voor de elektrificatie van de lijn Glaaien - Wezet.

- 13,5 km dubbelspoor geëlektrificeerd
- 5,5 km bijspoor geëlektrificeerd

Gebruikte materialen voor de bovenleiding :

- aantal palen 691
- betonfunderingen 2420 m³
- compoundbovenleiding 27 km
- enkelvoudige bovenleiding 5,5 km

Voor de elektrificatie van het baanvak Bressoux- Wezet :

- 12,1 km dubbelspoor geëlektrificeerd
- 10,5 km enkelspoor geëlektrificeerd

Gebruikte materialen voor de bovenleiding :

- aantal palen 648
- betonfunderingen 2270 m³
- compoundbovenleiding 24,2 km
- enkelvoudige bovenleiding 10,5 km