

# TWEE MARKANTE GEBEURTENISSEN

DE kranten hebben verslag uitgebracht over de plechtigheden die plaats hadden naar aanleiding van twee grote gebeurtenissen bij het spoor : de plechtige ingebruikneming van de elektrificatie Namen - Luik (22 september) en Antwerpen - St.-Niklaas (24 september). In zijn nummer van 1 september heeft **Het Spoor** een bijdrage gewijd aan de grote werken die door deze elektrificaties noodzakelijk zouden zijn, en de auteurs van de artikels hebben terecht gewezen op de nieuwe voordelen die de spoorwegcliënteel erbij heeft. Thans zullen wij niet meer terugkomen op de uitgevoerde werken en evenmin op de voordelen die ze met zich brachten. De hh. Bertrand, minister van Verkeerswezen, en de Spot, voorzitter van het Bestendig Comité van de N.M.B.S., hebben overigens tijdens hun toespraak hieraan herinnerd. Ze hebben ook aangekondigd welke de gevolgen zouden zijn van deze elektrificaties en, in verband met die toekomst, hebben wij het genoeg hier weer te geven wat de Algemene Directie in twee brochures hierover publiceerde.

## DE TOEKOMST VAN DE MAASSCHAKEL.

Na de elektrificatie Luik - Namen zal die volgen van de beide belangrijke uitlopers ervan : Flémalle - Kinkempois - Bressoux en Luik-Guillemins - Luik-Paleizen - Herstal - Ans.

Flémalle - Kinkempois - Bressoux is vooral van belang voor het gereorganiseerde goederenverkeer in het belangrijke rangeerstation Kinkempois waar, sedert de bevrijding, het verkeer werd geconcen-

treerd dat voor de oorlog over een half dozijn stations van het bekken verspreid was. Maar ook voor het reizigersverkeer is de elektrificatie van dat baanvak verre van onbelangrijk : ze is van belang voor de stations Seraing en Ougrée, die zeer gunstig zijn gelegen voor de bediening van de grote metaalfabrieken en de aanpalende handelswijken.

Luik-Guillemins - Luik-Paleizen - Herstal - Ans is een echte ondergrondse doorsteek tot in de stad. Het is een zeer gelukkige « erfenis », maar enkel met de elektrificatie ervan zal men er al het mogelijke nut kunnen uithalen om een rechtstreekse spoorverbinding met het centrum van de stad aan te leggen : de stopplaats Luik-Paleizen bevindt zich op amper 100 m van het stadscentrum, de « Place St-Lambert », en is overigens opgenomen in het algemeen inrichtingsprogramma van dit vitale verkeersknooppunt.

Voor de elektrificatie van het dubbelsporig tunnelbaanvak aan de voet van de heuvel rijst er een bijzonder technisch probleem : de voorafgaande vergroting van de opening van het kunstwerk om er de elektrische bovenleidingen te kunnen in aanleggen.

Met die werken zal de agglomeratie worden voorzien van de aanvullende uitrusting die onontbeerlijk is voor het aanleggen van een coherent elektrisch spoorwegnet naar de buitenwijken vermits men, bij vertrek uit Luik-Paleizen, over de volgende geëlektrificeerde uitlopers zal beschikken :

- Herstal - Ans - Haspengouw ;
- Tilleur (en later Ougrée) - Flémalle - Hoi ;
- Chênee - Verviers, met de uitloper naar Spa.

Aldus zal de weg gebaad zijn naar een nieuw stadium in de modernisering van de bediening der agglomeratie. De spoorweg zal, in nauwe samenwerking met de stedelijke, gemeenschappelijke vervoermiddelen, die thans zelf grondig worden gereorganiseerd, ertoe bijdragen om die modernisering te voltooien.

## DE LIJN 59 : « SPOOR ONDER STROOM ».

De indienststelling van het geëlektrificeerde dubbelsporig baanvak Antwerpen (Berchem) - St.-Niklaas via de nieuwe Scheldetunnel betekent meteen de afwerking van de eerste fase van de modernisering van de hele lijn 59 Antwerpen - Gent. Wat het baanvak St.-Niklaas - Lokeren - Gent-Dampoort betreft, worden de uitvoeringsplannen opgemaakt.

Zo zal o.m. de lijn te Lokeren moeten worden opgehoogd over een lengte van 1 km, met afschaffing van drie overwegen in volle agglomeratie en bouw van een vaste brug over de Durme.

Ook in de doortocht te Gentbrugge wordt de spoorlijn opgehoogd vanaf de Scheldebrug tot aan de vertakking Merelbeke, met afschaffing van vier overwegen. Ter vervanging van de huidige gebouwen Gentbrugge-Noord en -Zuid komt er één nieuw gebouw dat tussen genoemde stationsgebouwen gelegen is.



De N.M.B.S. hoopt in 1973 met de elektrificatie van de hele lijn 59 klaar te komen en aldus aan het land van Waas de sedert lang verwachte snelle verbinding met de twee grootste Vlaamse zustersteden te kunnen schenken.

Op langere termijn wordt er overwogen een ondergrondse spoorverbinding tussen Antwerpen-Centraal en Antwerpen-Dam tot stand te brengen. Als dat ontwerp wordt uitgewerkt zou de exploitatie van het station Antwerpen-Centraal merkkelijk vergemakkelijkt en zou de bediening van het Noorden van de agglomeratie verbeterd kunnen worden. Aldus zouden de internationale treinen, met een versnelde dienstregeling, rechtstreeks het centrum van de stad kunnen bereiken.

### **EEN BESLUIT.**

Tijdens een van de plechtige openingsreizen, hoorden wij een prominent zeggen : « De verschillende verkeerswegen vullen elkaar aan. Elk transportmiddel staat ten dienste van de gemeenschap. Het spoor, zoals duidelijk merkbaar is, houdt gelijke tred met de eisen van de verstedelijking en met de behoeften van de mens. Het is het gezondste, het minst lawaaierige vervoermiddel geworden en is ook het veiligste

gebleven. Wanneer krijgen we eindelijk een voertuig zonder giftige uitlaatgassen, dat de auto-industrie niet heeft kunnen of niet heeft willen vervaardigen en dat, wegens het aangroeien van de grote agglomeraties, welhaast een noodzakelijkheid wordt ? Wanneer wordt er een domper gezet op het waanzinnig geknal dat door de uitlaten van de motorfietsen wordt veroorzaakt ? Wanneer komt er een einde aan de rampzalige knallen van de supersonische vliegtuigen ? Wanneer zullen de waterlopen niet langer meer de vergiftigde riolen van Europa zijn ? Al te vlug wordt uit het oog verloren dat lawaai en verontreiniging dodelijke vijanden zijn geworden. Alleen het spoor ontsnapte aan de beschuldigingen van hygiënisten en psychologen. Wij moeten er derhalve blijven op hameren dat het een levenskwestie is. Zo kunnen we zonder overdrijven zeggen dat de droeve nasleep van de ongevallen op de weg, om alleen maar daarvan te spreken, best vergeleken kan worden met een epidemie die, wegens haar gevolgen, kan worden beschouwd als een van de ernstigste problemen van onze twintigste eeuw. Meer dan de helft van de kinderen die thans geboren worden, zullen vroeg of laat gewond raken in een verkeersongeval. Eén op vijftig zal er het leven bij inschieten... Zou dat soms de vooruitgang zijn ? »

