

**de elektrificatie
van het luikse
ringspoor**



een beetje geschiedenis

Het opnieuw in exploitatie brengen van de ringlijn te Luik is niet onopgemerkt voorbijgegaan. De pers heeft de gebeurtenis gemeld en ons tijdschrift wijdde er een bondig artikel aan in zijn nummer van augustus '76.

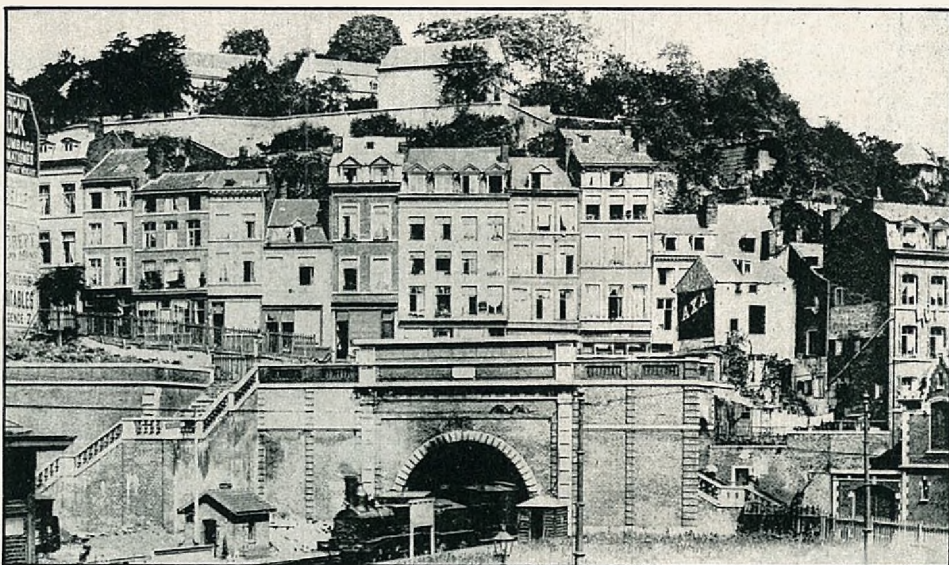
De gebeurtenis is voor ons echter belangrijk genoeg om er wat uitvoeriger op terug te komen. De provincie Luik, die wel eens het « land met de drie grenzen » wordt genoemd, bekleedt in Europa een bevoorrechte positie.

lijn Brussel - Luik voltooid nadat deze vooraf volledig gemoderniseerd was. (Het station Borgworm is hiervan een typisch voorbeeld).

In 1966 werden de rijdraden doorgetrokken tot Aken, waardoor Keulen op anderhalf uur sporen van de vurige stede kwam te liggen.

In 1970, ten slotte, werd de internationale verbinding Luik - Parijs onder draad gebracht.

Op dat ogenblik ontbrak er nog een laatste maar daarom niet minder be-



waardoor ze de gelegenheid krijgt in tal van economische, sociale en culturele stromingen de rol van transitie en klaverblad te spelen. Maar die rol kan de stad maar vertolken in de mate dat haar beschikbare verkeersmiddelen — weg, waterweg of spoorweg — snel en doeltreffend zijn. Het is precies in die geest dat de modernisering van het spoorwegnet van de provincie Luik een twintigtal jaren geleden is aangepakt.

In 1958 werd de elektrificatie van de

langrijke schakel om het geheel van de Luikse spoorverbindingen rond te maken, nl. de modernisering van de stadsringlijn (lijnen 31 en 34) die Luik-Guillemins, Luik-Paleis, Liers en Ans aandoet.

Dat is ondertussen gebeurd. Hiermee is de Luikse spoorweg-infrastructuur af. Je moet het maar treffen, zouden we zeggen, want niet elk stadscen- trum ligt in het bereik van zo'n schap- pelijk verkeersmiddel.

Volledigheidshalve dient hieraan toe-

gevoegd te worden dat Luik geprofiëerd heeft van een bestaande ondergrondse spoorlijn die vertrekt uit Luik-Guillemins en eindigt ten Noorden van de agglomeratie, in Luik-Vivegnis. Als besluit van deze historische terugblik en van de bondige commentaar over de elektrificatie van de ringlijn te Luik, willen we er nog even aan herinneren dat de allereerste plechtige ingebruikneming van de lijn plaats had op 1 september 1877. Met de werken zelf werd gestart in april 1869 (na de voorgeschreven zes jaren van onderzoek en bespreking).

Het is inderdaad (1) krachtens artikel 10 van de wet van 20 december 1851 betreffende het omleggen van de Maas, dat de provincie en de gemeente Luik respectievelijk 370 000 en een miljoen frank bijdroegen in de kosten, onder uitdrukkelijk voorbehoud evenwel dat het Rijk de Stad met een binnenstation zou uitrusten.

De onderhandelingen sleepten aan tot 1860, terwijl een eerste voorontwerp slechts in april 1863 werd ingediend.

Het bestaan van een ringlijn die als een lus van 20 km rond de Luikse agglomeratie ligt, betekent echter nog niet dat je snel en rechtstreeks (zonder overstappen) van Luik-Paleis naar Brussel kunt reizen. Dit is nochtans een mogelijkheid die in een nabije toekomst kan worden overwogen, vooral als mocht blijken dat het publiek massaal gebruik maakt van de pas gemoderniseerde lijn.

technische steekkaart

De ringlijn van Luik bestaat uit twee lijnen :

— de lijn 34 : Luik-Guillemins - Liers of 15 km (die verder doorloopt tot Hasselt) ;

— de lijn 31 : Liers - Ans of 6 km.

De elektrificatie van die ringlijn (20 km) ging gepaard met belangrijke werken.

Het betrof hier de vernieuwing van de voornaamste delen van de welhaast honderdjarige tunnels onder de heuvels van de linkeroever van de Maas, om aldus de draden voor de elektrische tractie van de treinen te kunnen aanbrengen.

De slechte staat van de ondergrond, die de stabiliteit van de aanpalende constructies in het gedrang bracht, bemoeilijkte deze onderneming. Toch zijn de technici er in geslaagd, naarmate de werken vorderden, alle gerezen hindernissen te overwinnen.

De ringlijn van Luik werd ondergronds aangelegd over 2 250 meter ; ze telt drie tunnels : Saint-Gilles (646 m),

Saint-Martin (740 m) en Pierreuse (848 m).

De aanpassing van de tunnels aan het elektrische vrije-ruimteprofiel kon niet geschieden door gewoon de gewelven van die tunnels te verhogen, aan-

ofwel op een merkkelijk lager niveau waar zulks mogelijk was (tunnel van Saint-Gilles, een techniek die het plaatsen van de sporen op een steenslagbed mogelijk maakte), ofwel op een zelfde niveau waardoor de rails



gezien deze onder bewoonde zones gelegen zijn.

De NMBS heeft dan ook het tegengewelf (platform) moeten aanpassen.

Het werd volledig uitgebroken en herbouwd in gewapend beton en dit

rechtstreeks op de betonnen vloer konden worden bevestigd door middel van staal- en rubberplaten.

Verscheidene stopplaatsen, die oordeelkundig langs die aslijn opgericht werden, o.m. in de vallei tot Herstal,

(1) Uittreksel uit het Verslag over het aanleggen van de verbindingsspoorweg tussen Luik-Guillemins en Luik-Vivegnis door de heer Debeil.

werden gemoderniseerd. Nog andere stopplaatsen werden aangelegd. Of het nu gaat om Jonfosse, een stopplaats uitgerust met een nieuwe spooronderdoorgang op slechts enkele minuten van de boulevard de la Sauve-

ker stations als Liers, Herstal en Luik-Paleis, de lijn 34 zal als voorstadsbediening kunnen wedijveren met het beste wat er op dat gebied bestaat. In overleg met de overheidsdiensten werd er beslist het station Luik-Paleis

aan dit plein zelf grondige verbeteringswerken aangebracht.

Het station Luik-Paleis zal beschikken over vier perronsporen van ongeveer 350 m (thans 200 m). Het ondergrondse dienstgebouw, met een oppervlakte van 900 m², krijgt een rechtstreekse verbinding met het belangrijke stadsverkeerscentrum dat onder de place Saint-Lambert wordt aangelegd.

Die aanpassing, waarvoor het huidige stationsgebouw helaas moet verdwijnen, is een van de belangrijkste die zal worden doorgevoerd ter verbetering van de verbindingen tussen de vervoermiddelen en de zones van de tertiaire sector.

Dank zij zijn nieuwe installaties, kan het station Herstal de rol vervullen van eindstation dat in staat is voor een intensieve bediening te zorgen.

De drie kopsporen zullen worden gebruikt voor het verkeer met gecadanceerde dienstregeling naar Nederland of naar Flémalle.

Het station Liers zal van grote betekenis zijn voor de NMBS aangezien het een volledig nieuwe uitrusting bezit welke in de plaats komt van de vroegere opstel- en onderhoudsinstallaties voor reizigersmaterieel die zich te Luik-Vivegnis bevonden.

Te Vivegnis, waar de beschikbare ruimte te beperkt is en bovendien in een bocht ligt, viel er niet te denken aan de aanleg aldaar van lange opstel-sporen noch aan de bouw van een onderhoudspost met een inspectiekuil en een waspost voor rollend materieel.

Het station Rocourt, daarentegen, doet dienst als kruisingsstation op het 6 km lange, enkelsporige baanvak tussen Ans en Liers.

De aanstaande afschaffing van de gelijkgrondse kruising van de spoorweg met de hoofdweg zal uiteindelijk de modernisering van alle installaties van Rocourt definitief voltooien.

Het specifieke karakter van de Luikse ringlijn, die tot in het hartje van de stad doordringt en in een wijde boog naar de hoogvlakte opklimt, staat, ondanks de talloze bochten, een rij-snelheid toe van 90 km/u. In de drie tunnels wordt die snelheid beperkt tot 40 km/u. om het optreden van hevige trillingen te vermijden.

Nieuwe stations en nieuwe spoorlijnen zijn een garantie voor een goede exploitatie voor zover ze aangevuld worden door een seininrichting in volle baan en door automatische overwegen.

Als je weet dat die hele lus op afstand zal worden bediend door het seinhuis van Luik-Guillemins, zul je wel begrijpen dat de technici ervoor gezorgd hebben dat de Luikse ringlaan in staat is de Luikse agglomeratie op uitstekende wijze te bedienen.

R. Decooman



nière, om Luik-Vivegnis, om Jolivet gelegen in wijken die vroeg of laat gemoderniseerd zullen worden, om Alleur en Milmort, gelegen in een industriële zone, om Ans-Oost, om Rocourt Kliniek... dan wel om belangrij-

te verbouwen, ten einde de reizigers spoorverbindingen aan te bieden die goed zijn aangepast aan de ligging van het station dat werd opgericht in de onmiddellijke buurt van de place Saint-Lambert. Overigens worden er