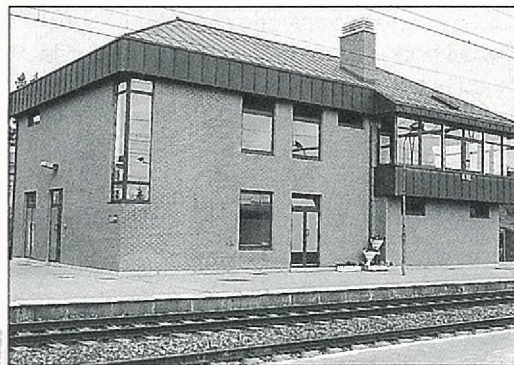


# GERAARDSBERGEN - JURBEKE ONDER DRAAD



A

**A** DE NIEUWE BRUG TE TWEE-ACREN.



B

**B** HET ALL-RELAISSEINHUIS TE LESSEN.

**C** DE ELEKTRISCHE TRACTIE ZORGT VOOR EEN TIJDSWINST VAN 4 MINUTEN TUSSEN AAT EN GERAARDSBERGEN EN 3 MINUTEN TUSSEN AAT EN JURBEKE.



C

## DE OORSPRONG

Het deel van de lijn 90, van Jurbeke naar Geraardsbergen, is in feite een samenvoeging van twee oude lijnen die tussen 1845 en 1855 aangelegd werden door twee concessie maatschappijen.

Daar de jonge Belgische Staat bezorgd was om de uitbouw van een vertakt spoorwegnet, werd er voor de aanleg van de lijnen een beroep gedaan op privé-investeerders, want het staatsbudget kon deze financiële last niet aan.

## DE « SOCIETE DE TOURNAY A JURBISE »

Op 2 juli 1845 werd een naamloze vennootschap opgericht, belast met de aanleg van een spoorweg van Doornik (Tournay) naar Jurbeke via Aat. Deze vennootschap moet ook de lijn die sinds oktober 1839 Landen met Sint-Truiden verbond, doortrekken tot Hasselt. Een buitenkans voor de Staat... en de heren Mackenzie, Barry, Bulot, Tercelin-Sigard, Bruneau, Paterson, Kennard, Gladstone en Mozley gingen akkoord om het geheel te realiseren.

Hun maatschappij, met een beginkapitaal van 12 miljoen frank, kon de werken uitvoeren (48 km spoor in Henegouwen en 18 km in Limburg) tegen een prijs die nauwelijks hoger lag nl. 12,5 miljoen fr. Ze werden in een

snel tempo beëindigd zodat de laatste inhuldiging plaats vond te Hasselt, « amper » 36 maanden na ondertekening van de oprichtingsakte.

Het laatste Henegouwse baanvak, tussen Doornik en Maffles, werd op 30 oktober 1847 opengesteld.

Om het toenmalig versterkte Aat te doorkruisen waren er wel grote werken nodig, geëist door de militaire overheid. Deze speciaal gebouwde infrastructures werden afgebroken bij de ontmanteling van de versterkingen en vervangen door nieuwe eenvoudiger constructies.

In totaal gaf de maatschappij 182 060 fr. uit per aangelegde kilometer. De Staat, die de exploitatie van de lijn verzekerde, kende haar een vergoeding toe van 80 % der bruto verkeersinkomsten.

## DENDER EN WAAS : 13 JAAR VOOR EEN SPOORWEGNET

Om een vlotte verbinding mogelijk te maken tussen Henegouwen, producent van grondstoffen, en Vlaanderen, waar vele fabrieken opgericht werden en de landbouw zich situeerde, stelde men in 1842 voor, een kanaal te graven van Jemappes naar Aalst. De tijdelijke concessiehouder kon zijn verplichtingen niet nakomen en deed een beroep op een partner-maatschappij, die én het kanaal én een laterale spoorlijn zou

aanleggen met een aftakking naar Gent. Dit project werd echter nooit uitgevoerd.

Een nieuwe maatschappij, opgericht door de heren Demot en Gendebien, verwierf van de vorige concessionaris de « spoorwegrechten » en kreeg van de Staat officieel de toelating om de spoorweg van « Dender en Waas » te bouwen van Aat naar Lokeren via Lessen, Geraardsbergen, Ninove, Denderleeuw, Aalst, Dendermonde en Zele. Daarbij kwamen nog aftakkingen te Denderleeuw naar Brussel en te Aalst naar Wetteren. Deze lijnen werden aangelegd « op kosten en risico van de concessionarissen zonder enige financiële inbreng van de schatkist ». De Staat kwam wel tussenbeide voor alle uitgaven met betrekking tot « de exploitatie, het onderhoud van de lijnen, de stations en de aanhorigheden ».

Tijdens de concessie hadden de concessionarissen recht op drie vierden van alle bruto-transportontvangsten, geïnd bij vertrek uit of met bestemming de stations of stopplaatsen van de concessie (mits aftrek van het aandeel voor het rijden op lijnen van andere maatschappijen, en van de geïnde ontvangsten voor de trajecten in transit op de lijnen in concessie).

Het baanvak Geraardsbergen – Aat werd ingehuldigd op 1 december 1855. Het was 30 km lang, daar waar de afstand via het spoor vandaag nog slechts 19 km bedraagt. Dit spoorwegnet van 108 km kostte bij aanleg gemiddeld 203 704 fr. per kilometer.

## 1988 : 34 KILOMETER ONDER DRAAD

Op het einde van de 19e eeuw besloot de Staat alle concessies terug te kopen en te integreren in een eigen Staatsspoorwegnet. In 1876 werd de lijn van « Dender en Waas » overgenomen; de lijn van Doornik naar Jurbeke volgde in 1922. Enkele baanvakken van deze lijnen werden samengevoegd om deel uit te maken van lijn 90, geëxploiteerd door de NMBS.

De elektrificatie van het baanvak Geraardsbergen – Jurbeke op lijn 90 in 1988, volgt op deze van lijn 94 Brussel - Doornik, die elkaar kruisen te Aat.

Te Geraardsbergen komt ook lijn 123, richting Edingen, de Interegioverbinding « b » (eveneens onder draad) Antwerpen - Brussel - Edingen - Geraardsbergen/Doornik.

Te Jurbeke, aan het andere uiteinde, sluit lijn 90 aan op de lijn 96 Brussel - Bergen - Quévy - Frankrijk.

## DE WERKEN

De elektrificatie van de lijn 90 tussen Geraardsbergen en Jurbeke ging gepaard met een aantal superstructuur- en signalisatiewerken :

□ constructie te Jurbeke van een onderstation voor de elektrische voeding;

□ uitrusting van een « all-relais »-cabine te Lessen;

□ aanpassing van de signalisatie;

□ automatisering van overweg 109 te Lessen.

Het onderstation te Aat gebouwd tijdens de elektrificatie van de lijn 94 Brussel - Doornik, wordt eveneens ingeschakeld voor de voeding van lijn 90.

Er werden ook spoorwerken uitgevoerd :

□ plaatselijke correcties van het tracé om de snelheid van de treinen te verhogen tot 120 km/u. en vernieuwing van de dwarsliggers tussen Aat en Lessen;

□ herinrichting van stations (bijkomende sporen en/of wissels);

□ aanpassing van de vertakkingen te Jurbeke;

□ afschaffen van vier overwegen te Deux-Acres en Isière;

□ vervangen van een brug te Deux-Acres en bouwen van twee spooronderdoorgangen.

De NMBS verrichtte zelf een groot deel van de werken; het andere deel werd uitgevoerd door privé-ondernemingen.

## HET VERKEER

Voor het reizigersverkeer worden de dieseltreinen vervangen door elektrische motorstellen die klokvaste L-diensten verzekeren (stoptreinen). Zij worden van maandag tot vrijdag aangevuld door enkele P-treinen.

De omschakeling naar elektrische tractie leidt tot een tijdwinst van 4 minuten tussen Aat en Geraardsbergen en 3 minuten tussen Aat en Jurbeke.

De P-treinen Lessen - Brussel (en terug) worden voortaan van eind tot eind gesleept door een elektrische locomotief, wat zowel bij de heen- als terugreis 2 minuten tijdwinst oplevert.

Het overhevelen van de goederentreinen naar lijn 90 (elektrisch van eind tot eind) zorgt voor een dagelijks verkeer (buiten de piekuren en vooral 's nachts) van een twintig geladen treinen richting Jurbeke. Het zijn vooral transporten van erts en andere grondstoffen voor de Boël-fabrieken (te La Louvière) afkomstig uit Zeebrugge en Gent. In omgekeerde richting is het aantal bijna gelijk. De treinen zijn geladen met auto's bestemd voor Gislenghien; met metaalprodukten richting Zeebrugge en Gent; en ledige stellen die hun lading ophalen in deze havens.

In beide richtingen zijn er binnen het « Top-plan » voor de wagenladingen dan nog « intervormingstreinen » tussen Merelbeke en Monceau/Ronet.

De overgang naar elektrische tractie en het gunstig profiel van de lijn zorgen niet alleen voor een belangrijke tijdwinst maar ook voor een toename van de toegelaten last van 1 700 naar 1 800 ton. □