

3000 VOLT EN 5 TORENS

De reizigers hebben lang op deze electrificatie gewacht. De problemen omtrent het tracé hebben de bevolking beroerd en haalden de krantenkoppen in de regionale en nationale pers. De polemieken vertraagden uiteindelijk de aanvang van de werken en de daaraan gekoppelde modernisering.

De IR-verbinding naar de hoofdstad wordt verzekerd met elektrische motorstellen. De referentiesnelheid van de lijn bedraagt 140 km/u. De rijtijd werd met 12 minuten teruggeschroefd zonder de afschaffing van stopplaatsen. De IR-verbinding Doornik-Brussel is nu gekoppeld aan de IR-verbinding Geraardsbergen - Brussel-Zuid - Antwerpen-Centraal.

De commerciële snelheid werd dus gevoelig opgevoerd. Het comfort van het materieel is verbeterd en er is een regelmatige bediening dank zij deze modernisering van de lijn.

De vijfstorenstedes bevindt zich op het kruispunt van twee geëlectriceerde assen: de internationale aslijn vanuit Brussel en de Waalse aslijn die reeds enkele jaren volledig geëlectriceerd is.

Een electrificatie wordt steeds begeleid door grote werken: een aanpassing van het tracé tussen Aat en Leuze, te Béclers, te Havinnes en in de omgeving van het station Bierghes. Er is een spoor aangelegd in eigen bedding tussen Marcq en Aat, 24 kunstwerken werden gebouwd op dit baanvak en de snelheid kan er over de 15,2 kilometer opgevoerd worden tot 160 km/u. Het nieuwe station van Silly heeft een parking voor 250 auto's, een autobusstation en een fietsenstalling. Ook te Aat en te Leuze waren er dergelijke grote werken. Te Doornik werd de voetgangerstunnel doorgetrokken tot het "noordkwartier". De bereikbaarheid van het station werd aldus sterk verbeterd en daarenboven beschikt deze wijk nu ook over een parking voor 250 auto's.

De electrificatie van deze lijn was de laatste belangrijke etappe van het prestigieuze programma dat in de zeventiger jaren startte. Andere kleinere lijnen zullen nog volgen. Deze investeringskosten zijn dan minder groot, maar het belang voor de plaatselijke bevolking is er niet minder om. ■

Na 144 jaar stoom- en dieseltractie, werd de lijn Brussel-Doornik op 1 juni laatstleden onder een spanning gezet van 3000 volt. Ongeveer anderhalve eeuw geleden stoomde de trein via Gent. In 1848 was er een eerste verbinding: de trein volgde de lijn Brussel-Parijs om via Jurbise en Aat, Doornik te bereiken. De actuele reisweg via Halle dateert van 1863.

Het station van Doornik werd officieel ingehuldigd in 1879 door Koning Leopold II... en dat was in een relatief korte tijdsperiode toch reeds het tweede station. Het eerste werd steen na steen afgebroken en heropgericht te Leuze, waar het nog steeds de dienst uitmaakt. Station nummer twee had veel te lijden van het oorlogsgeweld en werd nadien in de oorspronkelijke staat hersteld, evenwel zonder de grote glazen koepel.

De vijfstorenstedes situeert zich bijna aan het uiteinde van een Belgische internationale aslijn, met Rijsel als eindpunt, de grote Noordfranse commerciële en industriële metropool. Voor de streek van Doornik een doorslaggevend argument om het baanvak van een twintigtal kilometer tot Rijsel, eveneens snel onder draad te brengen. De onderhandelingen met de Franse spoorwegen verlopen langzaam. Aldus is er nu tussen Brussel en Doornik een wisselende tractie naargelang van de IC of IR-dienstregeling.

BRUGGE-KORTRIJK ONDER DRAAD

De spoorverbinding Brugge - Kortrijk werd eveneens onder draad gebracht, wat betekent dat de gebruikers van de lijn Brussel - Kortrijk - Brugge - Oostende nu over uitstekende, vlotte treinen beschikken.

Deze lijn werd progressief aangelegd in de jaren 1846-1847: in een tijdsperiode van 10 maand nam de Westvlaamse spoorwegmaatschappij (gesticht in 1845) de zes baanvakken met enkel spoor één voor één in gebruik.

In 1907 werd een deel van het traject ontdubbeld. Toch duurde het nog tot in 1984 vooraleer het laatste baanvak, van Brugge tot Torhout, ook dubbelsporig werd.

De electrificatiewerken en grote infrastructuurwerken gingen hand in hand. Vijf overwegen werden afgeschaft. Een 70-jarige brug op het baanvak Brugge - Torhout onderging een verjongingskuur in 65 uren, verdeeld over vier opeenvolgende dagen. Er werd vooral bij nacht flink doorgewerkt om het verkeer zo weinig mogelijk te hin-

deren. Aanpassingswerken werden uitgevoerd in de zes stations op het traject, met het oog op een betere intermodale integratie van het openbaar vervoer. Wij citeren onder meer de aanleg en de uitbreiding van parkings en fietsenstallingen in alle stations, de bouw van een voetgangerstunnel tussen het stationsplein en de Guido Gezellelaan te Torhout, de bouw van een onderdoorgang en de inrichting van een autobusstation te Izegem.

De voordelen voor de reizigers kunnen als volgt samengevat worden:

- Brussel - Oostende kan nu via Kortrijk zonder overstap;
- van Roeselare naar Kortrijk gaat het nu 3 minuten sneller, naar Brugge 4 minuten, naar Oostende 8 minuten.
- de L-treinen (omnibus) boeken 10 minuten winst tussen Kortrijk en Brugge, de totale rijtijd bedraagt nu 52 minuten;
- de IC-verbinding "G" (Brussel-Kortrijk-Oostende) wordt verzekerd door M4-trek- en duwstellen die de reizigers een optimaal comfort bieden. ■

GERAARDSBERGEN HOORT ERBIJ

Op 1 juni 1986 voegde Geraardsbergen zich bij de grote familie van stations met geëlectriceerde lijnen. In de ene richting is er een stroomverbinding met Denderleeuw, in de andere richting met Edingen.

Middels een koppeling van de rijtuigen aan de IR-trein Doornik - Brussel is er nu een vlotte rechtstreekse verbinding met Brussel en Antwerpen. Maar ook via een aansluiting met de IC-lijn "H", die Gent met Brussel verbindt, is het mogelijk om de hoofdstad in een aanvaardbare tijdsperiode te bereiken.

De electrificatie van de beide baanvakken ging gepaard met een aantal bijhorende werken: het spoor werd totaal vernieuwd, de signalisatie aan de overwegen werd aangepast derwijze dat de snelheid kon opgevoerd worden tot 120 km/u en enkele kleine overwegen werden afgeschaft.

In het station Geraardsbergen zelf waren er enkele ingrijpende positieve wijzigingen voor de reizigers. Er werd parkeerterrein gecreëerd voor 125 auto's en bijna 200 fietsen kunnen gestald worden in de onmiddellijke nabijheid van de perrons. Een autobusstation is in aanbouw waardoor het Geraardsbergse station uitgroeide tot een geïntegreerd vervoercentrum. De onderdoorgang naar de achterkant van het station zorgt voor een makkelijke bereikbaarheid voor de bewoners van de wijk "Papiermolenstraat".

In de richting Edingen-Brussel-Antwerpen wordt er gereden met de klassieke groene tweeledige motorstellen die 140 km/u kunnen halen. Het traject tot Brussel duurt slechts 45 minuten. In de richting Aalst-Gent (35 minuten tot Aalst in plaats van 59 minuten voorheen via een aansluiting te Denderleeuw) rijden eveneens de groene stellen, maar tegen een maximumsnelheid van 130 km/u. ■