

DENDERLEEUEW- ZOTTEGEM ONDER DRAAD

Op zaterdag 22 mei waren menige nationale, lokale en spoorwegprominenten op post om het geëlektrificeerde baanvak van lijn 89 Denderleeuw-Zottegem in te rijden. Zowel in de tussenstations waar de trein halt hield om de plaatselijke genodigden te laten instappen als te Zottegem bleek dat ook talrijke streekbewoners waren opgekomen om «hun» eerste elektrische trein te zien rijden. De belangstelling voor deze gebeurtenis kan meteen als maatstaf voor het belang ervan worden beschouwd. Er bestaat immers reeds van bij het begin een nauwe verbandenheid tussen deze streek en de spoorweg. De bewoners van de Denderstreek leven rond en door hun stations. Gemeenten zoals Denderleeuw, Burst, Zottegem die vroeger weinig belangrijke woonkernen waren, groeiden dankzij de spoorweg uit tot belangrijke agglomeraties in een streek die van alle tewerkstelling verstoken is.

Net daarom zijn goede spoorwegverbindingen naar de grote tewerkstellingscentra Brussel en Gent levensnoodzakelijk en kan alleen op die manier de streek gevrijwaard worden voor landelijke ontvolking die andere streken met weinig tewerkstellingsmogelijkheden en een minder doeltreffend openbaar vervoer zo hard treft. Het is bijgevolg ook erg logisch dat de gemeenten uit deze streek en hun inwoners niet ongevoelig zijn gebleven voor de modernisering van hun lijn.

De elektrificatie van het baanvak Denderleeuw-Zottegem (in totaal werden 20,2 km dubbelspoor, 2,6 km bijspoor en 12 km bundelspoor geëlektrificeerd) moet echter worden beschouwd als de uitvoering van een eerste fase van een veel ruimer plan dat de elektrificatie van lijn 89 Brussel-Kortrijk beoogt. De burgemeester van Zottegem, de heer Van De Meulebroucke, had het in dit opzicht over een «onvoltooid symfonie» en sprak de hoop uit dat de elektrificatiewerken op het baanvak Zottegem-Oudenaarde-Kortrijk ook zo vlug mogelijk zouden worden uitgevoerd.

De Minister van Verkeerswezen, de heer Herman De Croo, stelde de burgemeester op dit punt gerust. De investeringen voor de elektrificatie van het baanvak Denderleeuw-Zottegem zouden immers helemaal geen zin hebben indien de inspanning niet tot Kortrijk wordt verdergezet.

Aangezien de verbinding Brussel-Kortrijk over Denderleeuw en Zottegem dus nog maar gedeeltelijk is afgewerkt, kan geen dienst over de hele lijn verzekerd worden met elektrische stellingen of elektrische locomotieven. Voorlopig wordt alleen de stoptreindienst tussen Denderleeuw en Zottegem met elektrische motorstellen gereden; om het uur wordt de dienst in de twee richtingen ver-

zekerd. Die stoptreinen volgen op de rechtstreekse treinen in de richting Zottegem maar gaan deze in de richting Denderleeuw vooraf zodat de reizigers in Denderleeuw een snelle overstap hebben naar Brussel.

De rechtstreekse treinen die Brussel met Kortrijk verbinden, blijven voorlopig gesleept met diesellocomotieven in afwachting van de elektrificatie van het baanvak Zottegem-Kortrijk. Toch worden tijdens de plekuren de pendeltreinen die tussen Zottegem en Brussel in de twee richtingen rijden met die stations als vertrek- of eindstation door elektrische locomotieven getrokken, wat de mogelijkheid biedt moderner en comfortabeler materieel in te zetten.

Naar aanleiding van de elektrificatie van het baanvak Denderleeuw-Zottegem werden heel wat stationsinstellingen vernieuwd. Te Denderleeuw werden een nieuwe parking en een nieuwe onderdoorgang aangelegd, te Welle wordt het bochttracé verbeterd om in de toekomst hogere snelheden toe te laten, te Burst komt er een nieuwe onderdoorgang en worden een nieuw stationsgebouw, een sectioneerpost en nieuwe diestgebouwen opgetrokken, te Leeuwergem worden twee bruggen afgebroken en vervangen door één waarvan de bouw in uitvoering is en te Zottegem tenslotte is een nieuw dienstgebouw waar ook de seinpost zal in ondergebracht worden reeds voltooid en werd de onderdoorgang doorgetrokken tot op het Stationsplein. Men verwacht dat het nieuwe stationsgebouw in de lente van 1983 zal klaar zijn. Verder moet er voor een sneller en veiliger verkeer ook nog werk gemaakt worden van de afschaffing van enkele overwegen.

Minister De Croo verzekerde dat met de voorbereiding van de werken en de studie van de problemen voor de elektrificatie van het baanvak Zottegem-Kortrijk begonnen was. Men verwacht dat de elektrificatie van de lijn Brussel-Kortrijk in 1985 een feit zal zijn. Denderleeuw ligt op het knooppunt van belangrijke pendellijnen die vanuit Brussel

naar Kortrijk, Aalst en Geraardsbergen lopen of omgekeerd.

Heel wat pendelaars komen dus ook in Denderleeuw terecht. Tot voor kort worstelden velen onder hen met acute parkeerproblemen. Met de auto naar het station rijden en daar de trein nemen is natuurlijk een erg praktische oplossing op voorwaarde natuurlijk dat je je auto in de onmiddellijke omgeving van het station kan achterlaten.

Sedert eind mei is dat allemaal mogelijk. Denderleeuw heeft thans een ruime parking die via een onderdoorgang voor voetgangers met het andere eind van het station in verbinding staat. Van in die gang heeft men toegang tot de perrons.

Dankzij die parking wordt de omgeving van het station ontruimd zodat het verkeer er vlotter verloopt. Voor diegenen die de spoorweg hadden verlaten kan deze nieuwe infrastructuur misschien een ideale aansporing zijn om opnieuw voor het spoor te kiezen.

DE VOLTOOIING VAN DE AS

Hasselt en Luik worden thans door twee verschillende spoorlijnen verbonden. De reizigers gaan via lijn 34 terwijl de goederen een kleine omweg via Wezet maken en dan naar Bressoux en de grote vorming van Kinkempois afzakken zonder de Luikse agglomeratie te doorkruisen.

Sedert 23 mei gebeurt dit allemaal met elektrische tractie. Op die dag werd immers het laatste baanvak van de Vlaamse as onder spanning gezet en werd die grote verbinding, waar iedereen reeds zo lang over spreekt, verwezenlijkt.

Ook de Luikse industriële wachten reeds lang op de voltooiing van deze werken. Nu de volledige verbinding met de haven van Antwerpen en tevens met de andere Belgische havens via Hasselt met elektrische tractie is uitgerust, zullen de voordelen die deze verwezenlijking het verkeer bijbrengen heel vlug duidelijk worden. Het bijleggen van een

tweede spoor over een baanvak van 16 kilometer zou de afvloeiing van het verkeer moeten vergemakkelijken en versnellen en, dankzij een verbeterde infrastructuur, moet ook verkeer tegen hogere snelheden mogelijk worden. Al deze moderniseringswerken samen zouden voor het goederenverkeer op die as nieuwe perspectieven moeten openen. Als technisch detail voegen wij hier aan toe dat voor de vernieuwing en ontdebelling van het spoor langgelaste spoorstaven van een verschillend gewicht werden gebruikt nl. van 50 kilogram per meter in de richting Luik-Antwerpen en van 60 kilogram per meter in de andere richting. De zwaarste spoorstaven zullen ook het zwaarste vervoer moeten dragen: hoofdzakelijk ertsen en brandstoffen. Het verkeer in de andere richting bestaat immers hoofdzakelijk uit lege stellingen die aan het einde van de omloop zijn.

De N.M.B.S. heeft te Hasselt, Bilzen, Tongeren en Wezet heel wat werken uitgevoerd. Ze laat de elektrificatiewerken gepaard gaan met andere infrastructuurwerken zoals de verbetering van bepaalde bochtstralen, de afschaffing van negen overwegen, de bouw van een nieuw station te Wezet, de aanleg te Hasselt van een viaduct van 630 meter over de gemeentelijke en nationale wegen, verhoging van de veiligheid aan bepaalde overwegen die onmogelijk konden worden afgeschaft, aanpassing van de seinrichting, voornamelijk door automatisering, enz.

De heer Bertels, kabinetchef van de Minister van Verkeerswezen verklaarde tijdens de verkenningstocht op 17 mei in het bijzijn van de pers: «Geven de Belgen zich vandaag de dag wel rekenschap van de inspanningen die werden gedaan? Zullen diegenen die het openbaar vervoer in de jaren van hoogconjunctuur hebben laten varen, er nu naar teruggrijpen?

De trein moet een nieuwe kans krijgen. Ik ben van mening dat de spoorweg de uitdaging aankan.»

De heer Flachet, directeur-generaal van de

N.M.B.S., legde van zijn kant de nadruk op het goederenvervoer:

«... Anderzijds wordt een nieuwe elektrische verbinding tot stand gebracht voor het verkeer van goederentreinen tussen het Luikse nijverheidsgebied en de haven van Antwerpen. Lijn 36 van Brussel naar Luik die hoofdzakelijk voor reizigersverkeer bestemd is, zal op deze manier ontlast worden en een beter evenwicht tussen de onderscheiden vervoersstromen zal mogelijk gemaakt worden. Het publiek is doorgaans minder gevoelig voor de problemen in verband met het goederenvervoer. Daarom zou ik de nadruk willen leggen op het grote belang van de spoorwegsector waarvan we ons hier aan de rand bevinden. Het grensstation Montzen is namelijk één van de belangrijkste van het land. De elektrificatie van de spoorverbinding met Montzen die als een grote draaischijf geldt, is voorzien voor 1984. Zo zullen de exploitatievoorwaarden van de spoorverbindingen tussen Antwerpen en Montzen enerzijds, Montzen en Kinkempois anderzijds, aanzienlijk verbeterd kunnen worden.» Tot slot van zijn toespraak voegde de heer Flachet hier nog aan toe: «Stap voor stap wordt aldus de geplande fundamentele modernisering van het Belgische spoorwernet verwezenlijkt. Dit betekent dat zijn bestuur blijk gegeven heeft van hoop en vertrouwen in zijn toekomst.

Een toekomst waarvan we weten dat hij gedomineerd zal worden door een scherpe energiekrisis en een streven om betere levensvoorwaarden tot stand te brengen. De spoorweg is waarschijnlijk het enige vervoermiddel dat aan deze eisen het best tegemoet kan komen.»

Met de 130 kilometer spoorlijn die in 1982 (rekening houdend met de as Bergen-Moeskroen in januari) worden geëlektrificeerd, bedraagt de totale lengte van het Belgische geëlektrificeerde spoorwernet thans 1.760 kilometer, wat ongeveer de helft van de totale lengte van het net vertegenwoordigt.