

1 juni: 211 km onder draad

De pendelaars mogen opgelucht zijn. Vier bijkomende lijnvakken van ons net zijn sinds juni onder draad gebracht. Een unieke gelegenheid om een portret te schetsen van de uitgevoerde werken en verbeteringen die de reizigers eindelijk te beurt vallen, nadat hun geduld jarenlang op de proef werd gesteld en ze de vaak storende werkzaamheden voor lief moesten nemen.

Dat hebben we nu allemaal achter de rug. Toch zijn met de elektrificatie nog niet alle problemen van de baan. Er is bijvoorbeeld het hete hangijzer van de treinbestuurders: de elektrificatie heeft het kader in de standplaatsen diepgaand gewijzigd zodat omschakeling op elektrische tractie of zelfs verandering van functie noodzakelijk is. Een moeilijke aangelegenheid.

Ottignies – Charleroi-West (36 km)

Het is bekend dat de exploitatie van de as Brussel – Charleroi bijzonder ingewikkeld is doordat reizigers en goederen (o.a. de ertstreinen van de haven van Antwerpen naar het staalbekken van Charleroi) op die lijn voor uiterst druk verkeer zorgen.

Om de druk op de grote goederenverkeersaders te verminderen en die assen meer in het bijzonder voor reizigersverkeer geschikt te maken, groeide het idee om lijn 140 Charleroi-West – Ottignies te moderniseren en te elektrificeren. De beslissing viel in 1979 en de werken begonnen in 1982; het stuk Fleurus – Court-Saint-Etienne kreeg weer dubbelspoor, in de richting Ottignies – Charleroi werden UIC-spoorstaven 60 kg/m voor zwaar verkeer gelegd, te Marbais werden twee lange uitwijksporen aangelegd en de hele lijn werd uitgerust met alle infrastructuur voor elektrische tractie en met een moderne automatische seininrichting voor normaal spoor en tegenspoor: dit waren de belangrijkste werken.

Voor de elektrificatie van lijn 140 moest 72 km hoofdspoor een "compound"-bovenleiding krijgen en kwam er boven negen km zijspoor een enkelvoudige bovenleiding. De "compound"-bovenleiding is geschikt voor een grotere elektrische energie: ze bestaat uit een bronzen hoofd draagkabel, een cadmiumbronzen hulp draagkabel en twee rijdraden van (zuiver) elektrolytisch koper. De mechanische spanning van bovenleiding en rijdraden wordt door spaninrichtingen bij elke temperatuur stabiel gehouden, wat borg staat voor een regelmatige stroomafneming tot een snelheid van 160 km/h.

De voeding met 3000 V gelijkspanning wordt geleverd door twee nieuwe tractieonderstations in Marbais en Ransart, die zijn uitgerust met twee groepen trafo's-gelijkrichters van 4.200 kW. Twee schakelposten in Faux en Charleroi-West zorgen voor de parallelschakeling met de bestaande tractieonderstations van Ottignies en Charleroi-Zuid. Voor de afstandsbediening van de vaste tractie-installaties is er in Charleroi een nieuwe verdeelpost gebouwd, waar microprocessor-technieken zijn aangewend.

Nieuwe brug

De eigenlijke elektrificatie is gepaard gegaan met nog andere werken.

Ottignies: aanpassing van de vertrekbundel naar Charleroi door de spoor-toestellen buiten de overweg te plaatsen.

Tussen Ottignies en Cérroux-Mousty zijn de sporen wat verlegd en opgehoogd om de bereikbaarheid van overweg 48 te verbeteren. De overwegen nrs. 49 en 50 moeten verdwijnen.

Het station Court-Saint-Etienne is vereenvoudigd (bijsporen) en de perons zullen worden verbeterd (vernieuwing van de doorgang).

Op het baanvak Court-Saint-Etienne – Fleurus deed maar één spoor meer dienst. Hier waren grote werken noodzakelijk zoals grondverzet, aanpassingen van kunstwerken, aanleg van het tweede spoor met UIC-spoorstaven 60 kg/m voor het verwachte zware verkeer naar het staalbekken van Charleroi. Bovendien zijn er

3 overwegen afgeschaft, waren er in het beschermde gebied van de abdij van Villers-la-Ville civiel-technische werken noodzakelijk, werden er twee voedingsonderstations en twee schakelposten gebouwd en werd het spoomaterieel in het bestaand spoor vernieuwd.

Ook tussen Ottignies en Fleurus is er heel wat werk geklaard, zoals afschaffing van overwegen, schakelpost in Faux, stationsgebouw in Tilly, wijksporen, reconstructie van een overbrugging en bouw van het tractieonderstation in Marbais, van de nieuwe overbrugging te Brye en van de onderdoorgang te Ligny.

In Fleurus zelf wordt er weldra een nieuw dienstgebouw opgetrokken. Ten slotte waren er tussen Fleurus en Charleroi voor de elektrificatiewerken, behalve de vernieuwingen en versterkingen van het spoor naar Charleroi, eveneens aanpassingen van de kunstwerken vereist, alsook een verbreding van de bedding in de cruciale stations.

Sinds juni rijden er dus acht ertstreinen over lijn 140 naar de staalfabrieken van Charleroi. Ook het reizigersverkeer trekt voordeel uit de elektrificatie. De tijdswinst bedraagt negen minuten, dankzij de dubbele motorstellen MR 130 km/h, die het gammele M1-materieel met dieseltractie hebben vervangen. De maximumsnelheid kon tot 120 km/h worden opgevoerd.

Binnenkort zal het reizigersverkeer, net zoals het goederenverkeer, ook over de nieuwe Samberbrug kunnen rijden, die een verbinding vormt naar het station Charleroi-Zuid. Zo zal de cliënteel van de aansluitings-

mogelijkheden in Charleroi-Zuid gebruik kunnen maken en zullen ook ertstreinen voor het Luxemburgse Arbed via Charleroi-Zuid en Ronet – Namen en vervolgens over de lijn "Athus – Maas" kunnen worden verstuurd. Door die vernieuwing wordt

het op lijn 161, die nu voortdurend overvol zit, minder druk en worden treinen van 2000 ton haalbaar (tegen nu 1600 ton op lijn 161), wat de verlenging van de vervoerweg goedmaakt. Over die oplossing is momenteel een studie aan de gang in het

algemene kader van een vervoerplan en van de keuze inzake investeringen.

Het bijzondere van die nieuwe brug zal het gebogen spoor zijn, waarop zwaar verkeer zal rijden.

Brugge – Torhout – Kortrijk (52km)

Door de elektrificatie van dat lijnvak kunnen de reizigers nu op de IC-verbinding "G" Brussel – Kortrijk – Oostende van modern materieel (M4-rijtuigen) gebruik maken en hoeven ze te Kortrijk niet meer over te stappen, wat de eerste maanden van dit jaar nog wel het geval was. Zowel op het gebied van rijtuigcomfort als van rijduur is er voor de reizigers dus voortuigang geboekt.

Een deel van die tijdwinst ontstaat op het lijnvak Kortrijk – Brussel: te Brussel is het vertrek zes minuten later en de aankomst zes minuten vroeger, omdat de overstap te Kortrijk wegvalt. Ook de dienstregelingen van de L-treinen tussen Denderleeuw en Zottegem en tussen Zottegem en Oudenaarde konden hierdoor lichter worden gemaakt.

De aankomst- en vertrektijden te Roeselare blijven gelijk, maar de rit naar Kortrijk is 3 minuten korter, naar Brugge 4 minuten en naar Oostende 8 minuten. De L-treinen tussen Kortrijk en Brugge winnen 10 minuten (rit van 52 minuten), en bestaan uit elektrische motorstellen (tweetjes). Op de IC-verbinding "G" rijden elektrische trek- en duwstellen, bestaande uit de zeer comfortabele M4-rijtuigen.

Nieuwe brugdekken

Door het onder draad brengen van de lijn Brussel – Kortrijk kon de bestaande uitrusting worden verbeterd: bouw of uitbreiding van tractieonderstations (Lichtervelde – Brugge en Kortrijk) en van schakelstations (Zedelgem en Izegem), modernisering van de seininrichting, afschaffing van vijf overwegen, verbetering van het spoortracé om een hogere commerciële snelheid te bereiken. Het moderniseren van de seininrichting en van de spooruitrusting leidde tot hogere snelheden in de stations: Torhout: 120 km/h tegen 40 km/h vroeger, Izegem: 120 km/h tegen 90 km/h, Ingelmunster: 90 km/h tegen 60 km/h, Lichtervelde: 80 km/h tegen 40 km/h.

De elektrificatie van de lijn 66 en het op dubbel spoor brengen van het lijnvak Torhout – Brugge vormden een unieke gelegenheid om de spoorbrugdekken (uit 1911) over de lijn Brussel – Oostende te Oostkamp te vervangen.

Daarvoor werden geprefabriceerde spanbetonconstructies gebezigd, waardoor de draagbalken en brugdekken met een minimum aan hinder voor het normale treinverkeer konden worden aangebracht. In slechts vier opeenvolgende nachten werden de oude

brugdekken met speciale kranen weggenomen en door nieuwe vervangen. De totale spooronderbreking duurde slechts 65 uur.

Ook de stations pikten bij die verjongingskuur een graantje mee.

Torhout:
voetgangerstunnel tussen het stationsplein en de Guido Gezellelaan, plaatsen van luifels op de perrons, fietsenrekken voor meer dan 550 fietsen, parkeerterrein voor 50 auto's, vernieuwing en verbreding van de brug van de Guido Gezellelaan.

Zedelgem:
aanleg van een parkeerterrein voor auto's en plaatsen van fietsenrekken.

Brugge:
uitbreiding van het parkeerterrein en van de fietsenrekken.

Lichtervelde:
plaatsen van fietsenrekken.

Roeselare:
uitbreiding van de fietsenrekken.

Izegem:
bouw van een reizigerstunnel, aanleg van een parkeerterrein en plaatsen van fietsenrekken, inrichting van een autobusstation.

Ingelmunster:
bouw van een fietsenstalling.

Brussel – Doornik (67 km)

Door de elektrificatie van lijn 94 had de NMBS de gelegenheid om:

- de volle baan en enkele kunstwerken te moderniseren;
- de stationsinrichtingen aan te passen;
- gebouwen op te richten, om er tractie- en elektrische seininrichtingen in onder te brengen.

Modernisering van de volle baan en kunstwerken

Op verscheidene plaatsen werd het tracé rechtgetrokken en de verkanting aangepast om de snelheid op de lijn te verhogen, voornamelijk tussen AAT en LEUZE (3 bochten), waar de snelheid van 120 km/h tot 140 km/h werd opgevoerd.

Hetzelfde gebeurde voor de bochten ter hoogte van BECLERS en HAVINNES, om de snelheid tot 130 km/h te verhogen.

Rond het station BIERGHES werden belangrijke schiftingswerken van het spoor aanbesteed en uitgevoerd over een lengte van 800 meter en de snelheid kan nu van 120 km/h tot 160 km/h worden verhoogd.

Het tracé van de sporen bij de inrit (kant Brussel) van het station EDINGEN werd ook verbeterd, terwijl de overbruggingen aan het elektrisch profiel werden aangepast.

De belangrijkste werken werden uitgevoerd tussen MARK en AAT waar tot de aanleg in een nieuwe spoorbedding werd besloten, waardoor het nieuwe lijnvak tegen een snelheid van 160 km/h kan worden bereden.

Dank zij de bouw van een spoorbrug van ingebetonnerde liggers aan de inrit (kant Brussel) van het station AAT, kan vanaf dit station de industriezone van GELLINGEN worden bediend.

Om het tracé van de sporen te kunnen verbeteren, was het noodzakelijk aan de uitrit van datzelfde station (kant Brussel) over de gekanaliseerde Dender, een metalen spoorbrug en, over de oostelijke Dender een spoorbrug van voorgespannen beton te bouwen.

De onderneming die op het ogenblik beide kunstwerken bouwt, zal een kokerbrug van gewapend beton plaatsen, waardoor overweg nr. 27 kan worden afgeschaft.

Aanpassing van de stationsinrichtingen

In de stations van EDINGEN, AAT, LEUZE en DOORNIK werden de sporen aangepast waardoor de stationsporen vereenvoudigd, de lengte van de perrons aangepast en de diensten van het station verbeterd werden (goederenkoer, toegang tot de onderdoorgangen, het autobusstation, de parkeerterreinen en de fietsenstalling).

Het nieuwe station van OPZULLIK, dat werd gebouwd in het kader van de belangrijke werken aan de nieuwe spoorlijn tussen MARK en AAT, beschikt over een groot parkeerterrein voor auto's (250 plaatsen), een standplaats voor autobussen en een fietsenrek.

De inrichting van de nieuwe halte wordt vervolledigd door een onderdoorgang (in aanbouw) en een stationsgebouw dat binnenkort zal worden voltooid.

In het station van AAT staan er drie parkeerterreinen voor auto's (respectievelijk 94, 55 en 120 plaatsen) en een autobusstation ter beschikking van de reizigers. Een fietsenstalling (met 100 plaatsen) is in aanbouw.

In LEUZE zal er een autobusstation en een onderdoorgang worden gebouwd. Ook voor de modernisering van het station van DOORNIK zijn de werken reeds begonnen. Ze houden ook de verlenging van de onderdoorgang en het aanleggen van parkeerterreinen voor auto's (250 plaatsen) in.

Werken aan de seininrichting en de elektrificatie

De elektrificatie van de verbinding Halle – Doornik vereiste de uitrusting van een dubbel hoofdspoor over een afstand van ongeveer 60 km, zonder de bijsporen in de stations Aat en Edingen. De bijsporen in het station Doornik waren tegelijk met de lijnen Saint-Ghislain – Doornik en Doornik – Moeskroen geëlektrificeerd.

De onderneming omvat in totaal ongeveer 12.000 m³ graaf- en betonwerken, het plaatsen van zo'n 3.000 draagpalen en het afrollen van ongeveer 140 km bovenleidingen.

Op het hoofdspoor is de bovenleiding van het "compound"-type, bestaande uit een hoofdraagkabel, een hulpdraagkabel en twee rijdraden. De bovenleiding wordt gevoed via de onderstations van Halle, Edingen en Aat. Het onderstation van Doornik werd al sedert de elektrificatie van de verbinding Saint-Ghislain – Doornik – Moeskroen in gebruik genomen.

Bovendien werden o.a. te Opzullik en Leuze schakelposten, die de spanning moeten stabiliseren door verscheidene sectoren parallel te schakelen, in dienst gesteld.

Het werkgebied van de verdeler ES van Bergen zal groter worden want hij zal de nieuwe geëlektrificeerde sectie beheren.

De lijn beschikt dus voortaan over

een ultra-modern seinstelsel. Zij is over de hele lengte uitgerust met een automatisch blokstelsel, zowel op normaal als op tegenspoor.

In Opzullik, Saintes en Havinnes werden alrelaisposten opgericht, en in Halle werd een nieuw seinhuis gebouwd, in Edingen is er één in aanbouw.

De nieuwe diensten

De elektrificatie van de lijn Brussel – Doornik betekent een verbetering voor het reizigersverkeer, dank zij een verhoging van de commerciële snelheid van de treinen, een grotere regelmaat en de indienststelling van comfortabeler materieel.

De IR-trein Doornik – Schaarbeek zal in Edingen aan de IR-trein Geraardsbergen – Halle worden gekoppeld en aansluiten op de IR-trein Brussel-Zuid – Antwerpen-Centraal, met stilstanden te Brussel-Centraal, Brussel-Noord, Vilvoorde, Mechelen, Mechelen-Nekkerspoel en Berchem.

Deze verbinding Doornik – Antwerpen zal worden onderhouden met elektrische motorrijtuigen, die de op die lijn toegelaten snelheid van 140 km/h kunnen bereiken.

Vanaf juni kon de duur van het traject Brussel-Zuid – Doornik met een 12-tal minuten worden verminderd, terwijl er nog steeds te Halle, Edingen, Opzullik, Aat en Leuze wordt gestopt.

In afwachting dat het lijnvak Doornik – Rijsel wordt geëlektrificeerd zullen de IC-treinen Brussel – Rijsel met ongewijzigd materieel rijden (M2-rijtuigen en dieseltractie) en zal de rijtijd nagenoeg onveranderd blijven. ■

Investeringskosten	(miljoen)
Geraardsbergen – Denderleeuw	657
Geraardsbergen – Edingen	573
Halle – Doornik	3 500
Charleroi-West – Ottignies	3 392
Brugge – Kortrijk	1 500

Geraardsbergen - Denderleeuw en

Geraardsbergen - Edingen - Halle (54 km)

Zoals bij andere geëlektrificeerde lijnvakken, heeft ook het onder draad brengen van de verbinding Geraardsbergen - Denderleeuw en Geraardsbergen - Edingen - Halle de treindienst aanzienlijk verbeterd.

a. De verbinding Geraardsbergen - Edingen - Brussel - Antwerpen-Centraal.

Door de elektrificatie op 1 juni 1986 van Geraardsbergen - Edingen en Edingen - Halle is het van nu af

mogelijk op de interregioverbinding "b" Geraardsbergen - Antwerpen-Centraal elektrische motorstellen (tweetjes) in te leggen die 140 km/h kunnen rijden. Te Edingen wordt die trein gekoppeld aan of afgekoppeld van de trein die Doornik als station van herkomst of bestemming heeft. De rechtstreekse uurverbinding met Brussel is dus werkelijkheid geworden. De rit van Geraardsbergen naar Brussel-Zuid duurt nu 45 minuten. Vroeger waren dat er 51 en had men een over-

stap te Edingen. Antwerpen-Centraal bereikt men uit Geraardsbergen in 1 uur 34. Ook tijdens het weekeind rijdt de IR "b" tussen Geraardsbergen, Edingen, Halle en Brussel.

b. De verbinding Geraardsbergen - Aalst - Gent-Sint-Pieters.

Met de L-treinen op dat lijnvak kunnen de reizigers van de stations gelegen tussen Geraardsbergen en Denderleeuw rechtstreeks naar Aalst sporen. Zowel te Aalst als te Denderleeuw geven die

Bezettingsgraad van de lijnen

Telling oktober 1985

Aantal reizigers- en treinkilometer per kilometer

Lijn	Baanvak	RKM/KM (1)	TRKM/KM (2)	RKM/TRKM (3)
90	Denderleeuw - Ninove	7 163,2	48,0	149,2
	Ninove - Y Nederboelare	3 522,1	48,0	73,4
	Y Nederboelare - Geraardsbergen	3 038,2	82,0	37,0
123	Geraardsbergen - Edingen	3 984,6	46,0	86,6
	Edingen - Braine-le-Comte	206,5	8,0	25,8
96	Brussel-Zuid - Y Ruisbroek	40 621,5	169,0	240,4
	Y Ruisbroek - Halle	42 590,8	184,0	231,5
96A	Brussel-Zuid - Cab II Bru.-K.E.	22 793,5	104,0	219,2
	Cab II Bru.-K.E. - Y Ruisbroek	6 556,9	47,0	139,5
	Y Ruisbroek - Halle	5 455,1	38,0	143,6
94	Halle - Edingen	19 391,3	101,0	192,0
	Edingen - Aat	10 915,2	63,0	173,3
	Aat - Leuze	6 935,7	57,0	121,7
	Leuze - Doornik	5 246,4	59,0	88,9
140	Ottignies - Charleroi-West	1 137,2	36,0	31,6
66	Brugge - Torhout	6 497,5	76,0	85,5
	Torhout - Lichtervelde	5 608,0	76,0	73,8
	Lichtervelde - Roeselare	5 929,8	76,0	78,0
	Roeselare - Izegem	5 508,8	76,0	72,5
	Izegem - Y Kortrijk-West	5 537,3	76,0	72,9
	Y Kortrijk-West - Y Leiebrug	9 727,2	118,0	82,4
	Y Leiebrug - Kortrijk	9 727,3	118,0	82,4

(1) Reizigersbezetting.
 (2) Verkeersdichtheid.
 (3) Gemiddelde treinbezetting per lijnvak.

treinen aansluiting op de intercity van de "h"-verbinding zodat ook Gent-Sint-Pieters gemakkelijk bereikbaar is.

Voor de L-verbinding Geraardsbergen – Aalst worden nu elektrische motorstellen (tweetjes) gebruikt die 130 km/h kunnen rijden. De rit Aalst – Geraardsbergen duurt 35 minuten, tegen 59 voorheen omdat men dan te Denderleeuw moest overstappen.

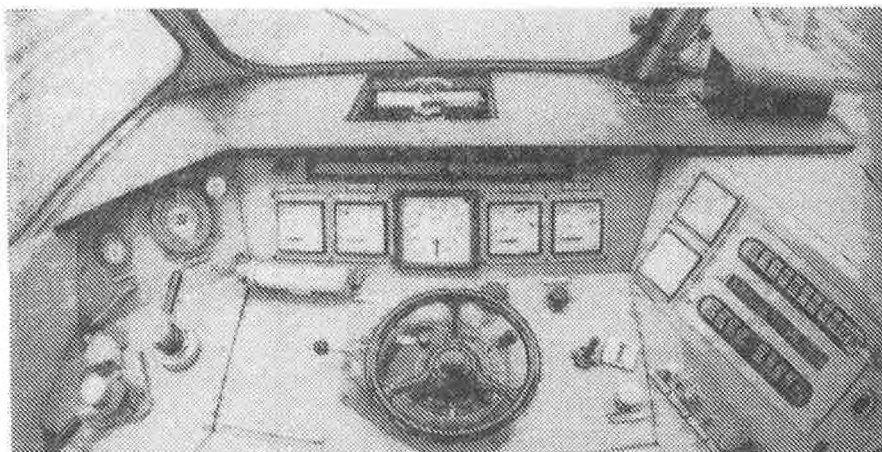
Het klokvastere treinaanbod wordt op de piekuren aangevuld met een pendeltreindienst van Geraardsbergen naar Denderleeuw en Edingen.

Een deel van die treinen komt van of gaat naar Brussel; de andere geven aansluiting te Denderleeuw en Edingen. Die treinen bedienen alle stopplaatsen op het lijnvak Geraardsbergen – Denderleeuw en Geraardsbergen – Edingen.

Ook hier kon door de elektrificatie het spoor worden vernieuwd. De seininrichting en de uitrusting van de overwegen werden aan de toegelaten snelheid van 120 km/h aangepast. Overwegen van lage categorie konden worden afgeschaft door parallel met het spoor wegen aan te leggen.

Geraardsbergen wordt een echt verkeersknooppunt. In dit station werden de belangrijkste verbeteringen voor de reizigers aangebracht. Naast het station ligt een parkeerterrein voor 125 auto's en er zijn tweehonderd fietsenrekken in aanbouw. Er wordt bovendien een autobusstation gebouwd. Tenslotte wordt de voetgangerstunnel doorgetrokken naar de Papiermolenstraat aan de overzijde van het station, wat de toegang tot de perrons vergemakkelijkt en de afstand inkort.

Treinbestuurders: een zo sociaal mogelijke omschakeling



Als een lijn wordt geëlektrificeerd geeft dit aanleiding tot gevoelige veranderingen in de samenstelling van het kader van tractiebestuurders in de standplaatsen.

De verhoogde kwaliteit van het materieel waarmee we onze klanten vervoeren, gaat samen met een rationeler gebruik van de krachtvoertuigen dank zij de elektrische tractie, die een stuk soepeler is. Het lijdt geen twijfel dat het rendement van de elektrische locomotieven hoger ligt dan dat van de diesels. Deze grotere produktiviteit heeft tot gevolg dat de getalsterkte van de bestuurders omlaag moet in die standplaatsen waar de elektrificatie wordt toegepast. Qua effectief denkt men dat hooguit 80% van de bestuurders in zo'n standplaats kan worden behouden.

Ook al is er geen sprake van afdankingen, toch brengen deze overplaatsingen soms menselijke problemen

teweeg die niet kunnen worden opgelost door eenvoudige beleids- en administratieve maatregelen: mensen zijn geen pionnen op een schaakbord. De omstandigheden zijn des te zorgwekkender, daar de Maatschappij ook af te rekenen heeft met een surplus aan bestuurders door vroegere schommelingen in het verkeer, door maatregelen die werden genomen in het kader van de humanisering van de prestaties en door de massale aanwervingen die aantonen dat er wat schortte aan de planning op lange termijn.

Door de overschakeling op elektrische tractie is er dus minder personeel nodig, terwijl een groot aantal standplaatsen af te rekenen heeft met overtollige bestuurders. Op één juni 1986 is het toegelaten kader voor treinbestuurders vastgesteld op 4.400, terwijl de werkelijke getalsterkte 4.860 bedraagt, dit zijn dus 460 per-

sonen teveel. In het toegelaten kader van de bestuurders rangeringen (702 personen) zijn er daarentegen 134 tekort! Alles bij elkaar zijn er dus 326 bestuurders teveel. Die toestand wordt momenteel aandachtig onderzocht door de Directie Materieel die in de komende maanden maatregelen moet voorstellen om het overtollige personeel werk te geven en wel op een zo sociaal mogelijke manier. Toch moet worden aangestipt dat het effectief van de bestuurders (waarvoor een aanwervingsstop geldt zoals voor de andere kaders van de Maatschappij) per jaar met ongeveer 100 eenheden vermindert, wat het mogelijk maakt enige soepelheid in acht te nemen bij de spreiding van de maatregelen.

Directie M moet bijgevolg haar bestuurders dieseltractie aanmoedigen om naar de elektrische tractie over te gaan, en die omschakeling misschien wel opleggen. Ook de herklassering in andere betrekkingen (bijv. onderstationschef 1^e klasse) is geboden.

Verder valt nog te zeggen dat de veranderingen die zich op termijn op het spoorwegnet zullen voordoen, de beleidmakers zullen verplichten nieuwe maatregelen te treffen, conform de eis tot rationalisering en verbetering van de produktiviteit van materieel en personeel.

Het leek ons nuttig de situatie te schetsen in de standplaatsen van treinbestuurders waarop de elektrificaties van juni 1986 een weerslag hebben.