



Voorgevel van het nieuwe ontvanggebouw, met op de voorgrond het autobusstation.

Belangrijkheid van de installaties

Het was in het jaar 1847 dat, na het doortrekken van de lijn Landen - St. Truiden, de eerste trein Hasselt binnenreed. Dank zij het aanleggen van de lijnen Hasselt - Maastricht (1856), Hasselt - Eindhoven (1866) en Hasselt - As - Maaseik (1870) kon Hasselt weldra bogen op drie internationale lijnen.

Dagelijks vertrekken er nu 70 reizigerstreinen naar Landen, Eisden, Herentals, Luik of Leuven, terwijl er 75 aankomen, wat, in het totaal, een verplaatsing van circa 8 000 reizigers betekent. Ter aanvulling van dat treinverkeer zijn er een zestiental buslijnen (N.M.B.S. en N.M.V.B.) die de gemeenten van de provincie met hun hoofdplaats verbinden.

Voor het vervoer van wagenladingen bezit Hasselt een vormingsstation; de zone die het bedient omvat de goederenstations van de provincie, het station Mol (provincie Antwerpen) en de stations van het baanvak Leuven - Diest (provincie Brabant).

Op het gebied van het stukgoederenvervoer heeft Hasselt een belangrijk wegcentrum waarin de vroegere wegcentra Diest, Waterschei, Sint-Truiden en Tongeren geconcentreerd zijn. Dit wegcentrum is belast met de dagelijkse afhaling en bestelling aan huis van 18 t stukgoederen bij vertrek en 110 t bij aankomst; het bedient 203 gemeenten. Het aantal zendingen bedraagt meer dan 600 bij vertrek en meer dan 4 000 bij aankomst.

Verder zijn er in het station een werkplaats waar 79 diesellocomotieven onderhouden worden en een andere waar gemiddeld 15 wagens per dag hersteld worden.

In totaal zijn meer dan 1 400 personeelsleden, behorend tot verschillende diensten, tewerkgesteld in het station Hasselt.

De economische ontwikkeling

De spoorwegontwikkeling in het station Hasselt is verbonden met de economische ontwikkeling van de provincie Limburg enerzijds en met de ruimtelijke ordening van de stad Hasselt anderzijds.

Tot 1920 was de Limburgse economie sterk agrarisch getint. Daarna ontwikkelde de provincie zich in korte tijd tot een industriegebied, waarin de steenkool als « jongste aanwinst » de voornaamste rol speelde. Tussen de jaren 1925-1932 werd het spoorwegnet zelfs uitgebreid met de zogenoemde « mijnlijnen ».

Om de progressieve terugloop van de steenkoolproductie op te vangen, wordt de gewestelijke omschakeling in de hand gewerkt en worden er belangrijke infrastructuurwerken uitgevoerd met het oog op het scheppen van nieuwe industrieterreinen. Die terreinen, waarvan de belangrijkste gelegen zijn in de gemeenten Genk, Tessenderlo en Lanklaar, worden met nijverheidssporen uitgerust, zodat de industrieën die er zich vestigen, op het spoorwegnet aangesloten kunnen worden.

Een nieuw goederenvervoer zal het verloren kolenvervoer compenseren. Zo werden, voor de Ford-fabrieken te Genk, in 1968 niet minder dan 16 813 beladen wagens bij aankomst en 31 099 bij vertrek geboekt, tegen resp. 11 250 en 17 104 in 1965. Volgens de vooruitzichten zullen die cijfers in de eerstkomende jaren zeker met 50 % vermeerderen. Wegens plaatsgebrek in de spoorinstellingen van de Ford-fabriek, aangesloten op de lijn 21C, worden dagelijks verscheidene reeksen wagens naar het station Winterslag afgevoerd. Dank zij de geplande verbindingsbocht van de lijn 21A naar de lijn 21C, zullen deze reeksen naar het vormingsstation Hasselt kunnen rijden. De besparing welke die verandering in de ver-

SPOORWEGREALISATIES EN -ONTWERPEN

keersstroom met zich brengt, wordt geraamd op zes miljoen ton-km.

De ontwikkeling van de Limburgse gemeenten heeft ook een grote invloed op het reizigersverkeer. Genk is in dat opzicht een sprekend voorbeeld. In 1940 waren er reeds 27 000 inwoners, op dit ogenblik zijn er 57 000. Belangrijke industrieën hebben er zich gevestigd. De gemeente beschikt nog over uitgestrekte industrieterreinen die alle zeer goed uitgerust zijn met verkeerswegen. Het Gemeentebestuur spaart geen moeite om nieuwe industrieën aan te trekken; het vraagt ook een reizigersstation in het centrum van de gemeente. Mits de elektrificatie van de lijn 21A door te trekken tot Genk, zou dan, via Landen, een snelle treindienst met Brussel en Luik ingevoerd kunnen worden. Dank zij een stilstand te Bokrijk tijdens het zomerseizoen, zou deze lijn heel wat reizigers naar dat toeristisch centrum lokken.

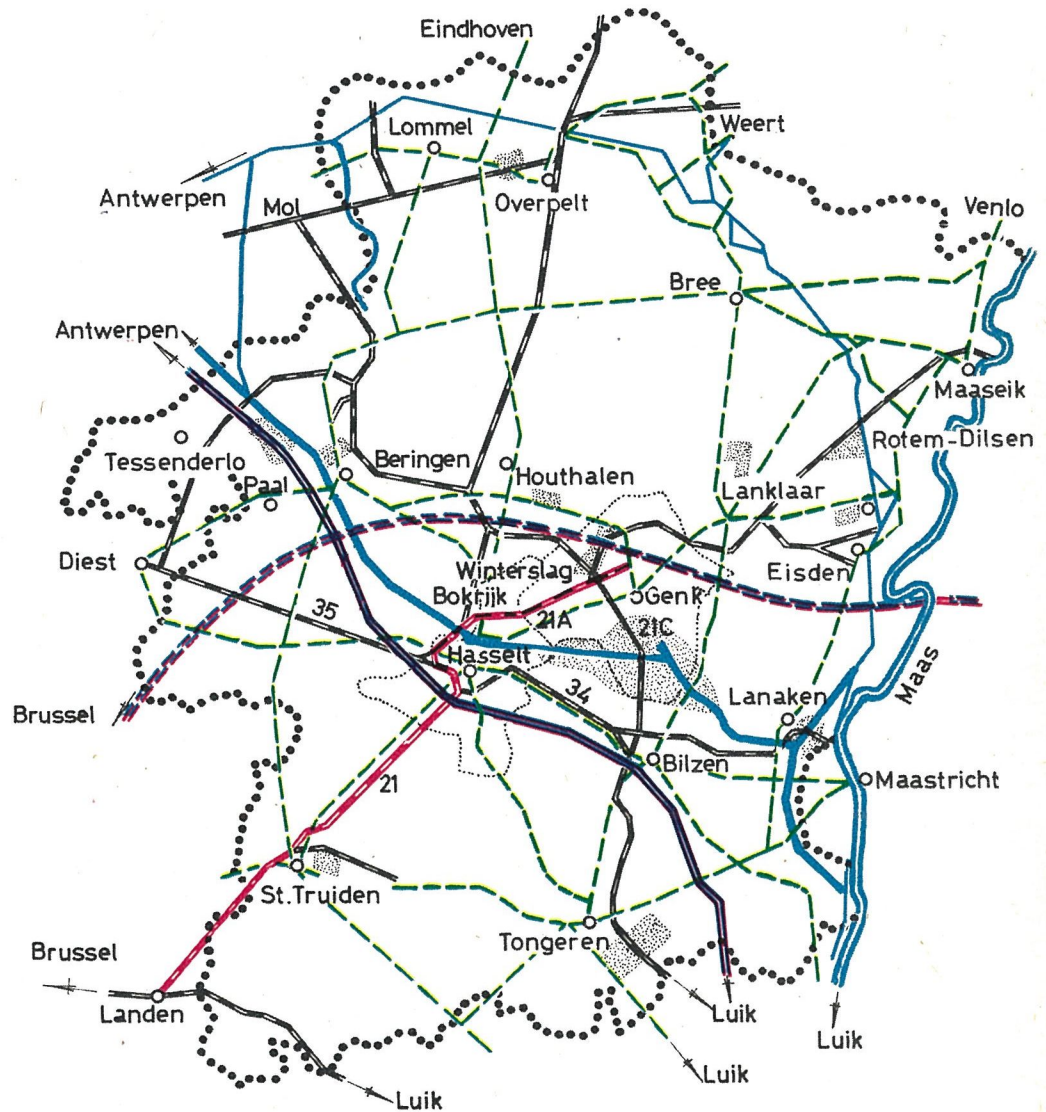
Te Hasselt zelf moet men rekening houden met de explosieve aangroei van de bevolking in de wijk Runkst. Van 1920 tot 1950 steeg het aantal inwoners er van 1 000 tot 8 000; op dit ogenblik wonen er 15 000 mensen die afgezonderd zijn van het centrum door de spoorlijnen die de stad in twee snijden.

In 1951 overwoog een technische commissie drie oplossingen: de spoorverlegging (volgens het tracé dat op het schema in het rood aangegeven is), de spoorverlaging of de spoorverhoging (volgens het bestaande tracé). Uiteindelijk heeft zij de oplossing van de spoorverhoging gekozen.









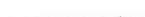
Het is in dit perspectief dat tot de verplaatsing van het vormingsstation naar Hasselt-Noord, de inrichting van een nieuw goederenstation op de plaats van het buiten dienst te stellen vormingsstation en de constructie van een nieuw stationsgebouw met nieuwe perrons besloten werd.

In afwachting van de uitvoering van die beslissing, werden de door oorlogsfeiten vernielde of beschadigde instellingen alleen maar opgeruimd of wat hersteld.

VERKEERSWEGEN



VERKLARING

- | | | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|
|  | : Kanaal |  | : Geëlectriceerde spoorlijn |
|  | : Autosnelweg |  | : Hoofdwegen |
|  | : Ontwerp autoweg |  | : Industriegebied |
|  | : Spoorlijn |  | : Te elektrificeren spoorlijn |
| | |  | : Grens der gemeente |

Hasselt: spoorwegrealisaties en ontwerpen

In 1957 evenwel ontwierp de Dienst van Bruggen en Wegen de bouw van een brug over onze sporen ter hoogte van de St-Truidersteenweg. In de vergaderingen die daarna belegd werden om de overwegen 59 (St-Truidersteenweg) en 60 (Boomkensstraat) af te schaffen, werd beslist de sporen gelijkgronds te houden tot aan de St-Truidersteenweg en slechts vanaf dat punt de ophoging van de lijn 34 te beginnen. Uiteindelijk kon dan een aanvang gemaakt worden met de modernisering van de spoorweginstallaties van station Hasselt.

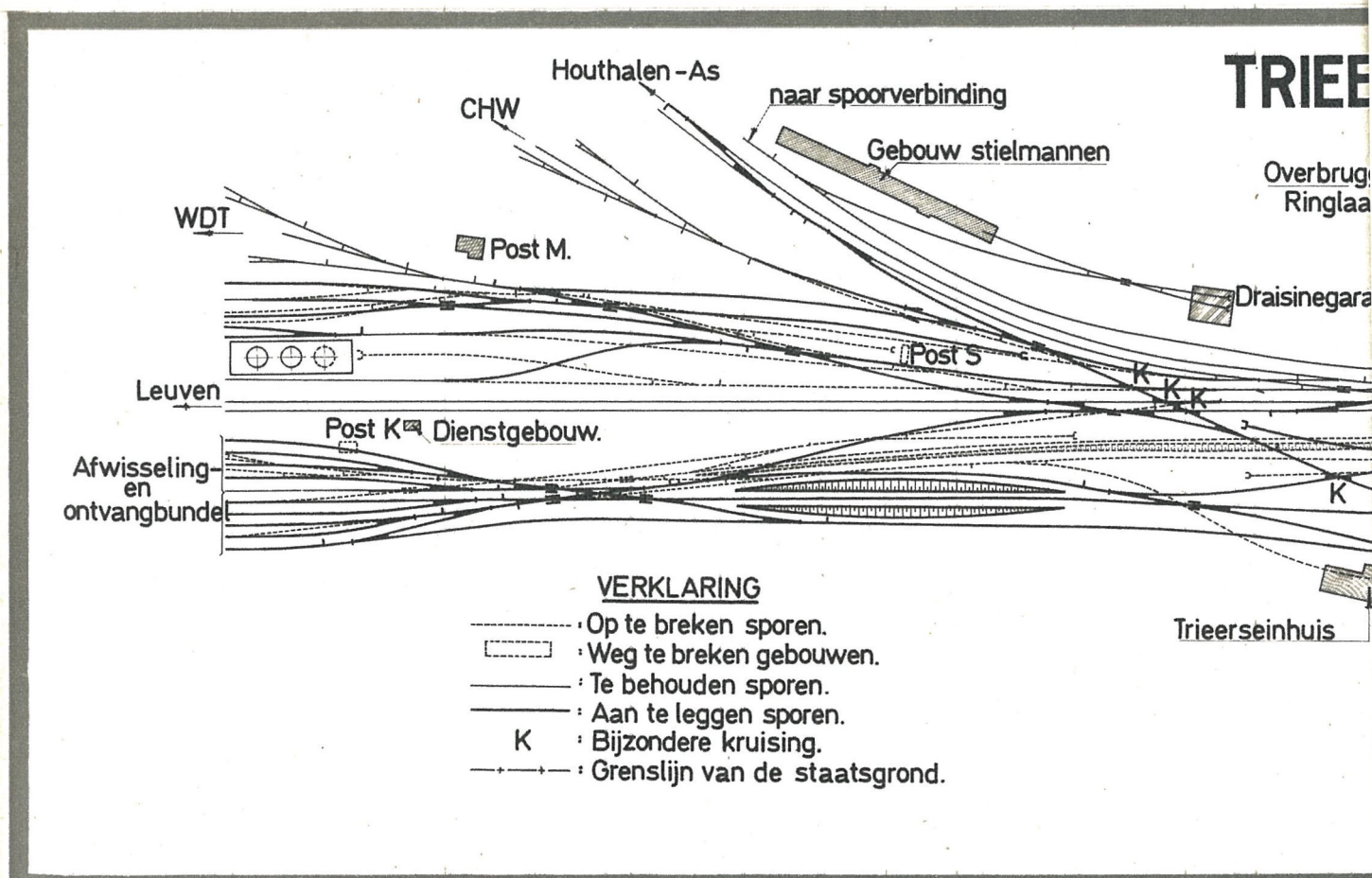
Belangrijke werken

Achtereenvolgens werden de hierna vermelde belangrijke werken uitgevoerd :

— **Locomotiefdepot** : wederopbouw van een werkplaats voor diesellocomotieven (1958), met ruime opslag-

plaatsen voor gasolie (1965). De kantoorgebouwen werden in 1969 voltooid ;

- **Wagenwerkplaats** : bouw van een eetzaal met was- en kleedkamers (1959) ; ze werd uitgerust met een nieuwe transbordeur en een schildersloods (1964) ;
- **Goederenloods** : werd, ten gevolge van de concentratie van de wegcentra, tweemaal vergroot (1954 en 1960) ; een nieuwe aanbesteding werd uitgeschreven voor de verdere vergroting van de loods ;
- **Autobusstation** : het eerste gedeelte werd plechtig in gebruik genomen op 8.7.58 ; een uitbreiding werd in 1962 uitgevoerd ;
- **Gebouwen van de Dienst van de Baan** : de garage voor draisines en het gebouw voor de diensten van de baanmeester en de stielmannen dateren respectievelijk van 1960 en 1963 ;
- **Elektrificatiewerken** : ter gelegenheid van de elektrificatiewerken van de lijn 21 werd een onderstation gebouwd (1959) ; zijn energetisch vermogen is opgevat om eventueel de elektrificatie van de lijnen 34 en 35 mogelijk te maken ;
- **Stationsinstallaties** : de perrons (1960) en de luifels op de perrons (1963) werden eveneens vernieuwd ; ter slotte werd het nieuw stationsgebouw opgetrokken (1965) ;



— **Elektrische uitrusting** : als gevolg van de inrichting van het elektrisch seinhuis (blok 19) werd seinhuis 1 (aan de passerelle) afgeschaft en werd blokpost 2, aan de vertakking Zonhoven (kanaal), tot satellietpost van blok 19 omgevormd.

Nieuw vormingsstation

Wegens hun te korte trieer- en vormingsspooren en hun te scherpe bochten beantwoordden die spoorinstallaties niet langer meer aan de vereisten van een vormingstation.

De dienstgebouwen voor seingevers en rangeerders waren zodanig verouderd dat hun vernieuwing zich opdrong.

De modernisering van het vormingsstation was bovendien noodzakelijk wegens de gestadige verhoging van het gemiddeld aantal getrieerde wagens per dag.

In akkoord met Directie E heeft Dienst 36 een plan uitgewerkt om het aantal sporen van de bundel « Afwisseling » (1) van 7 tot 10 te verhogen, om die bundel te verbinden met de trieerbundel door middel van drie sporen waarvan het middelste het enige heuvelspoor

(1) Bundel waar de rechtstreekse goederentreinen van de lijnen 34 en 35 gebeurlijk uitwijken, hetzij om reizigers- of aanbevolen goederentreinen te ontwijken, hetzij om het personeel of de tractielocomotief af te lossen.

vormt en, ten slotte, om een nieuwe trieerbundel aan te leggen van 23 sporen, verdeeld in twee scharen.

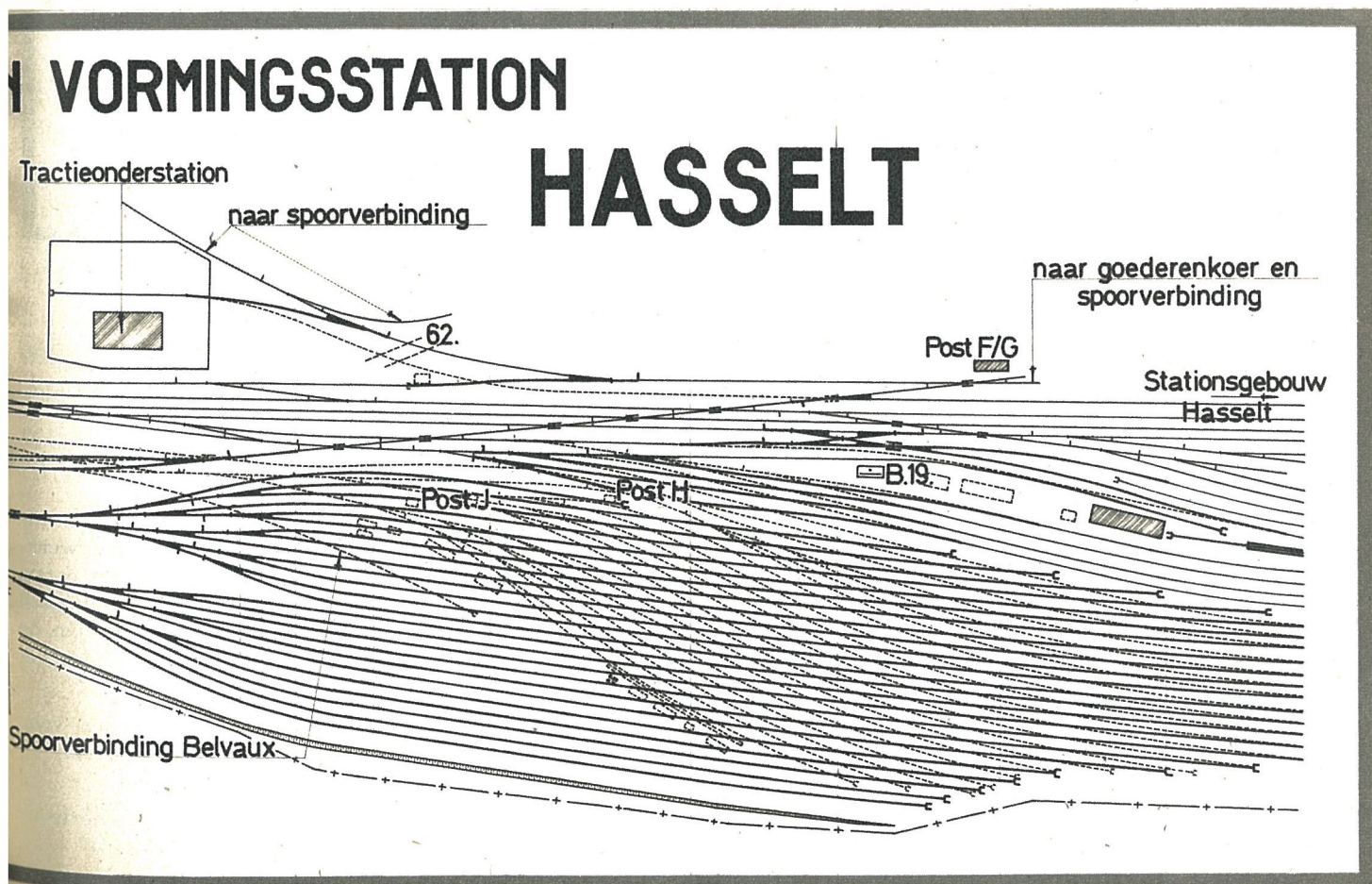
Het nieuwe trieerseinhuis wordt ingericht om de automatische triëring van de bundelkop, kant Diest, mogelijk te maken.

Daartoe worden de wissels uitgerust met snelle bedieningsmotoren. Heel de trieerbundelkop is in geïsoleerde spoorstaven verdeeld. Verscheidene gelijkde voegen werden zelfs ingewerkt in de gebogen tussenrails van de spoortoestellen.

De scheiding in geïsoleerde spoorstaven houdt rekening met het feit dat wagens met een maximale radstand van 14 meter geheveld mogen worden. Vóór de heuveltop, richting bundel « Afwisseling », bevindt zich een geïsoleerde spoorstaaf van 14 meter lengte voor het opsporen van wagens waarvan de radstand groter is dan 14 meter. Een bijkomend opsporingselement voor het voorbijlopen der sneden is opgesteld ter hoogte van de geïsoleerde spoorstaaf die de kopwissel beveiligt.

De trieerbundelkop is uitgerust met de nodige in- en uitrijseinen en met een trieersein dat op grote hoogte wordt opgesteld omwille van de bouw van de geplande overbrugging voor de grote ring rond de stad Hasselt.

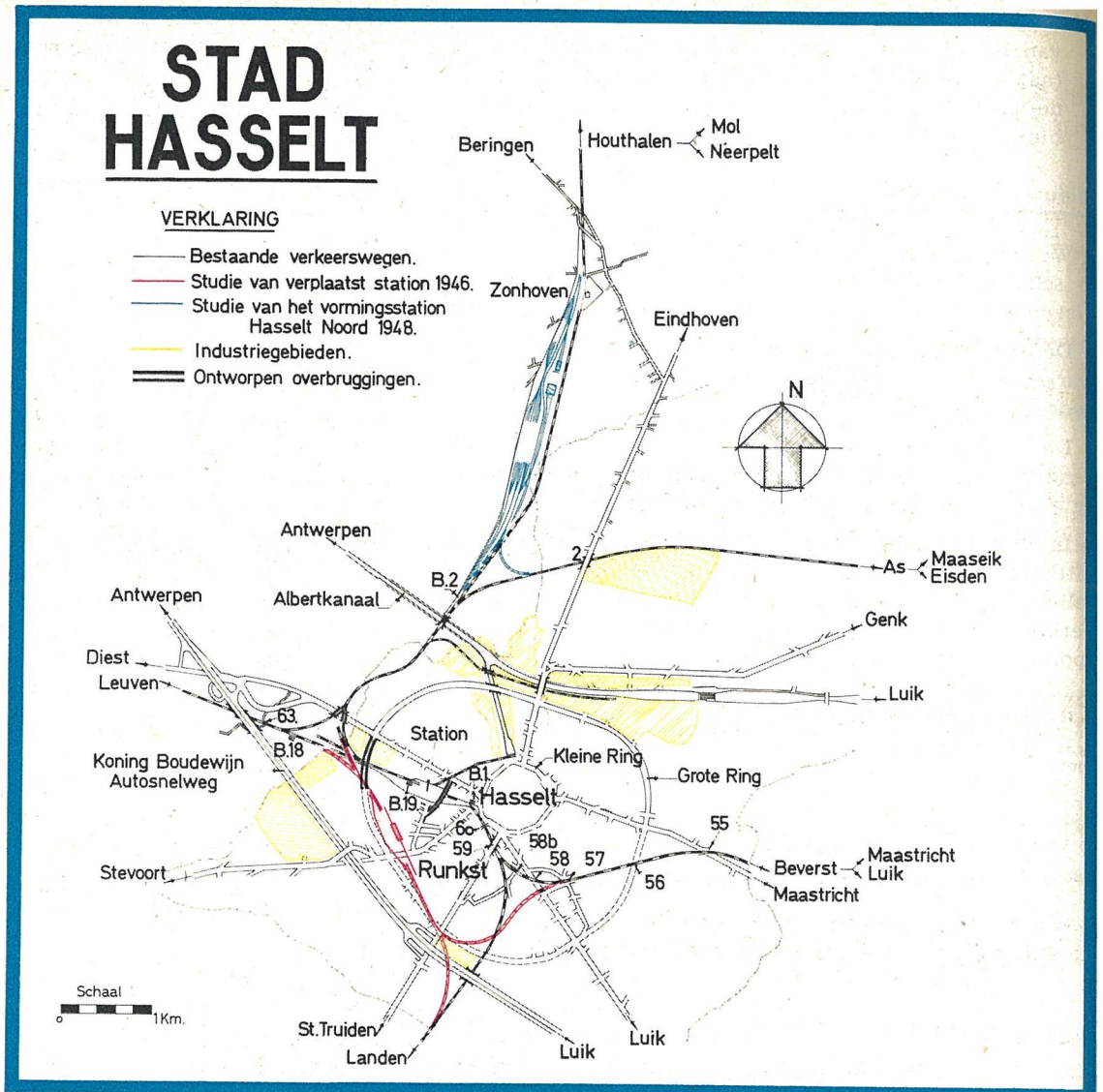
Bij het ontwerpen van de verlichting van het vormingsstation diende rekening gehouden te worden met deze



STAD HASSELT

VERKLARING

- Bestaande verkeerswegen.
- Studie van verplaatst station 1946.
- Studie van het vormingsstation Hasselt Noord 1948.
- Industriegebieden.
- Ontworpen overbruggingen.



Grondplan van de stad Hasselt en omgeving, met in het bijzonder de wijk Runkst. In het zwart : de spoorlijnen, volgens hun huidige tracé, met nummering van de overwegen. In het rood : het tracé van de in 1947 ontworpen verlegging ; in het blauw : het nieuwe vormingsstation dat toen ontworpen werd. In dubbele dikke lijnen : de ontworpen overbruggingen van de ringlaan en een nieuwe toegangsweg van Runkst naar Hasselt.

overbrugging. Aan weerszijden van die brug zal een pylon van 18 meter hoogte opgesteld worden, zodanig gericht dat het licht geen verblinding op de rijweg veroorzaakt.

Het opmaken van de plannen voor de verlichting diende bovendien te gebeuren met inachtneming van de brug die over het reizigersstation een nieuwe verbinding met Runkst zal vormen.

Verbeteren van de uitrit kant Luik

In deze uitrit liggen, in hoofdspoor, in stralen van 252 tot 400 meter, vier wissels van het scharnierend type. Die wissels welke zeer druk bereiden worden, moeten gemiddeld driemaal per jaar vernieuwd worden.

Volgens het nieuwe plan komen al deze wissels in een minimale straal van 800 meter te liggen en worden ze

duis verend. De periodiciteit van de hernieuwing zal hierdoor op 5 à 6 jaar gebracht worden.

Met uitzondering van het voorlopig gebouw van de voorverwarming van de treinen en van de wagenwerkplaats werden alle dienstgebouwen vernieuwd. Het eerste zal verdwijnen wanneer de voorverwarming elektrisch zal geschieden ; het lot van het tweede hangt af van de reorganisatie van de wagenwerkplaatsen van heel het net.

Belangrijke uitgaven zullen nog gedaan worden voor de afschaffing van de overblijvende overwegen van de lijn 34, gelegen op het grondgebied van de stad.

Aldus uitgerust, zal Hasselt de toekomst met vertrouwen tegemoet kunnen zien.

B. DHAENENS.