

DE ELEKTRIFICATIE



Nieuw perron te Flémalle-Grande.

Op 27 dezer, datum waarop de winterdienstregelingen aanvangen, wordt de elektrische tractie gelijktijdig op de lijnen Luik - Namen en Antwerpen-Centraal - St.-Niklaas in dienst gesteld.

Dank zij de modernisering van de lijn Luik - Namen, zal de elektrische tractie niet langer meer onderbroken worden op de reisweg Parijs - Ruhr - Hamburg, waarvan de andere baanvakken reeds vroeger geëlektrificeerd werden : Namen - Jemeppe-s/Sambre in 1957 ; Jemeppe-s/Sambre - Charleroi in 1959 ; Charleroi - Erquelines in 1964 ; Luik - Verviers - Duitse grens in 1966.

De lijn Luik - Namen is een van de oudste lijnen van het Belgische net. Tot de laatste oorlog werd ze geëxploiteerd door de Compagnie du Nord Belge. Het is slechts in 1941 dat ze bij de N.M.B.S. ingelijfd werd. Als lijn die in deze vallei de verbinding tussen de industriële en steenkolenbekkens van Charleroi en Luik onderhoudt en als onderdeel bovendien van de internationale verkeersader die het noorden van Frankrijk met de vallei van de Rijn en met het Ruhrgebied verbindt, kende ze van meet af een uiterst druk en gevarieerd verkeer.

Zware treinen, beladen met kolen, ertsen, cokes, kalk, staalproducten, mechanische onderdelen wisselen af met allerlei categorieën van reizigerstreinen : werklidentreinen voor de langs de lijn gevestigde industrieën, stoptreinen voor de plaatselijke behoeften, semi-directe en directe treinen van Luik naar Charleroi, internationale treinen zoals de Nord-Express Parijs - Moskou, de Paris-Scandinavie-Express en, meer recent, de TEE's Parijs - Ruhr en Parsifal.

Toch heeft de infrastructuur er nooit veel armslag gehad omdat de industrie haar steeds elk stukje be-

VAN DE LIJN LUIK-NAMEN

schikbare grond langs de oevers van de Maas betwist. Veel te kleine stations, ontoereikende opstelsporen, talrijke verbindingssporen in het hoofdspoor, een enkelspoor tussen Hoesi en Statte, zijn er al jarenlang de oorzaak van dat de exploitatiemoeilijkheden zich opstapelen.

De dualiteit Nord Belge - N.M.B.S. was, gedurende verscheidene decennia, niet bevorderlijk voor de modernisering van de gemeenschappelijke stations Luik-Guillemins, Flémalle-Haute, Statte en Namen, om nog niet te spreken van de rangeerstations Kinkempois en Renory.

Toen, na de bevrijding, de talloze oorlogspuinen zo spoedig mogelijk dienden opgeruimd te worden, kreeg de N.M.B.S., als gevolg van de overneming van de Nord Belge, nog een bijkomende last op de schouders: de infrastructuur van de lijn Luik-Namen moderniseren en ze aan de nieuwe behoeften aanpassen.

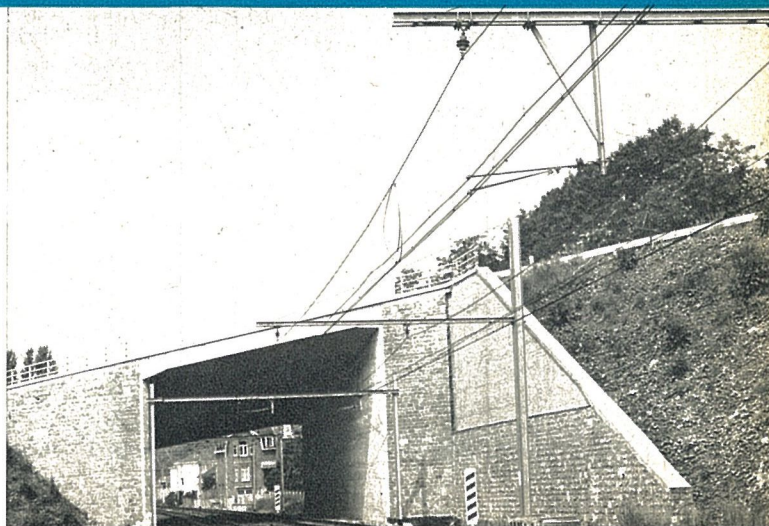
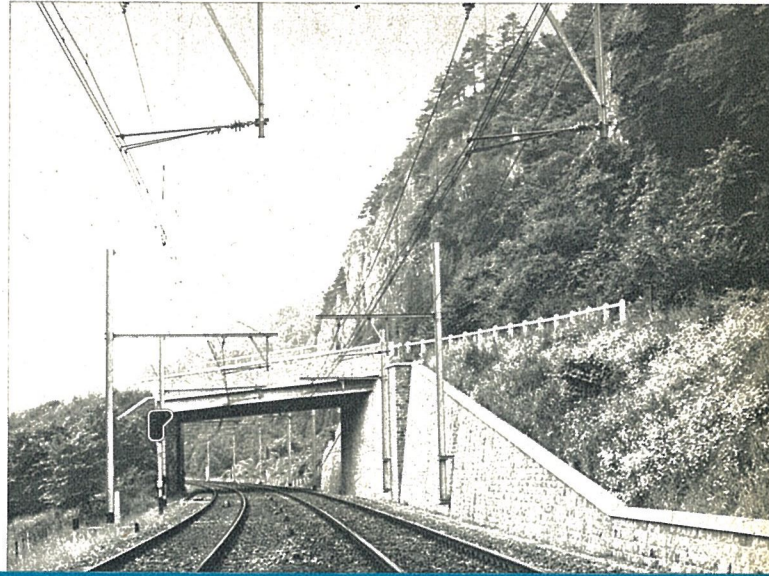
Na 1950, hebben twee feiten ingrijpende veranderingen aangebracht in de gegevens van het probleem. De talrijke overwegen die de lijn afbakenden, waren een onduidelijke belemmering geworden voor het autoverkeer dat toen aan zijn opgang begon. Bovendien deden de achteruitgang van de koolmijnen en de economische omschakeling zich voor op het ogenblik dat de Europese eenmaking de deur openzette voor de grote industriële concentraties.

De werken.

De lijn Luik - Namen, zoals ze over vier weken door de reizigers van de eerste elektrische treinen zal worden gezien, verschilt heel wat van die welke we in de helft van het vorige decennium gekend hebben.

Over een baanvak van 3 km, tussen het station Flémalle-Grande en de halte pont de Seraing, werd zelfs het tracé van de spoorweg gewijzigd. De oude sporen die de gemeente Jemeppe-s/Meuse en haar grote fabrieken in verschillende wijken verdeelde en 6 overwegen had-

Dank zij deze kunstwerken konden o.m. de overwegen te Beez, Ampsin en Marche-les-Dames afgeschaft worden.





Sommige kunstwerken werden verbouwd om de lijn « sneller te maken »; dit gebeurde o.m. te Namèche.

DE ELEKTRIFICATIE VAN DE LIJN LUIK-NAMEN

den in volle agglomeratie, werden noordwaarts verplaatst aan de voet van de heuvel, op de herstelde bedding van de vroegere spoorbaan Flémalle-Ans.

Een ander baanvak, dat Flémalle-Grande doorkruist, werd 7 m verhoogd om de afschaffing van de overwegen mogelijk te maken en het verkeer tussen de twee delen van de gemeente te vergemakkelijken.

Het baanvak met enkelspoor Hoei - Statte, dat door een tunnel loopt, heeft aanleiding gegeven tot de ophefmakende bouw van een nieuw kunstwerk voor dubbelspoor, met een verbeterd tracé (toegelaten snelheid 90 km/u. in plaats van 50). Hoofdingenieur Dehaen heeft deze werken breedvoerig beschreven in « Het Spoor » van juli 1969.

De belangrijke stations van de lijn werden grondig vernieuwd. Flémalle-Haute beschikt van nu af over moderne perrons met perrontunnel en over een onderdoorgang die al klaar is voor de toegang naar de Waalse autoweg. Vervolgens zal er een verbindingsbocht aangelegd worden tussen Flémalle Annexe en de halte van de « rue du Général-Leman », en zal de lijn naar Seraing omgelegd en opgehoogd worden om de overweg van de

« chaussée Wilson » te kunnen afschaffen, terwijl de industriële installaties van Flémalle Annexe zullen worden gemoderniseerd.

Hoei en Statte kregen respectievelijk grotere perons voor reizigers en ruimere goedereninstallaties.

Over heel de lijn werd een samenhangend stelsel van lange inhaalsporen aangelegd om een intensere bediening van het reizigersverkeer mogelijk te maken zonder daarom het belangrijke goederenverkeer te schaden.

Het treinverkeer wordt nu door een automatisch blokstelsel en door een seininrichting op tegenspoor geregeld, terwijl de installaties van de stations door al-relais seinposten bediend worden. Dank zij een installatie die op dit ogenblik in aanbouw is, zal, vanaf 1972, het merendeel van de bedieningsinrichtingen geconcentreerd worden in de drie knooppunten Flémalle, Hoei en Namen.

Er werd een tractie-onderstation gebouwd te Statte ; Flémalle-Haute en Sclaigneaux kregen elk een schakelstation ; er kwam een sein-onderstation te Flémalle-Haute en Hoei-Noord, terwijl er in Beez en in Java een seinhuis gebouwd werd. Talrijke stationsgebouwen werden gerestaureerd en aangepast.

Sneller verkeer.

Als gevolg van de elektrificatie kon de dienst van de reizigerstreinen grondig herzien worden, omdat die elektrificatie gepaard ging met een modernisering van de infrastructuur van de lijn en ze bovendien grotere krachtbronnen ter beschikking van de exploitatie stelt.

De rijtijdwinsten op rechtstreekse trajecten zijn aanzienlijk. Veertien treinen Luik - Parijs en terug zullen gemiddeld 30 minuten inwinnen op hun huidige dienstregeling. De snelste ervan zullen voortaan beide steden verbinden met een gemiddelde uursnelheid van 110 km.

De lijn Luik - Namen zal voortaan een snelle en gecadenceerde bediening kennen. Om het uur zal een semi-directe trein met vier stoppingen op tussenstations, Luik met Namen verbinden in 45 minuten i.p.v. 56. Te Luik zal hij aansluiting geven met de treinen naar en van Verviers, te Namen met die naar en van Aarlen. Hij zal doorrijden tot Bergen erl, een keer op twee, tot Moeskroen.

Bovendien zal er, om het uur, tussen Luik en Namen, een stoptrein rijden en zulks in 70 minuten i.p.v. 100. Op de eindpunten zal hij aansluiting geven met de semi-directe trein naar Brussel.

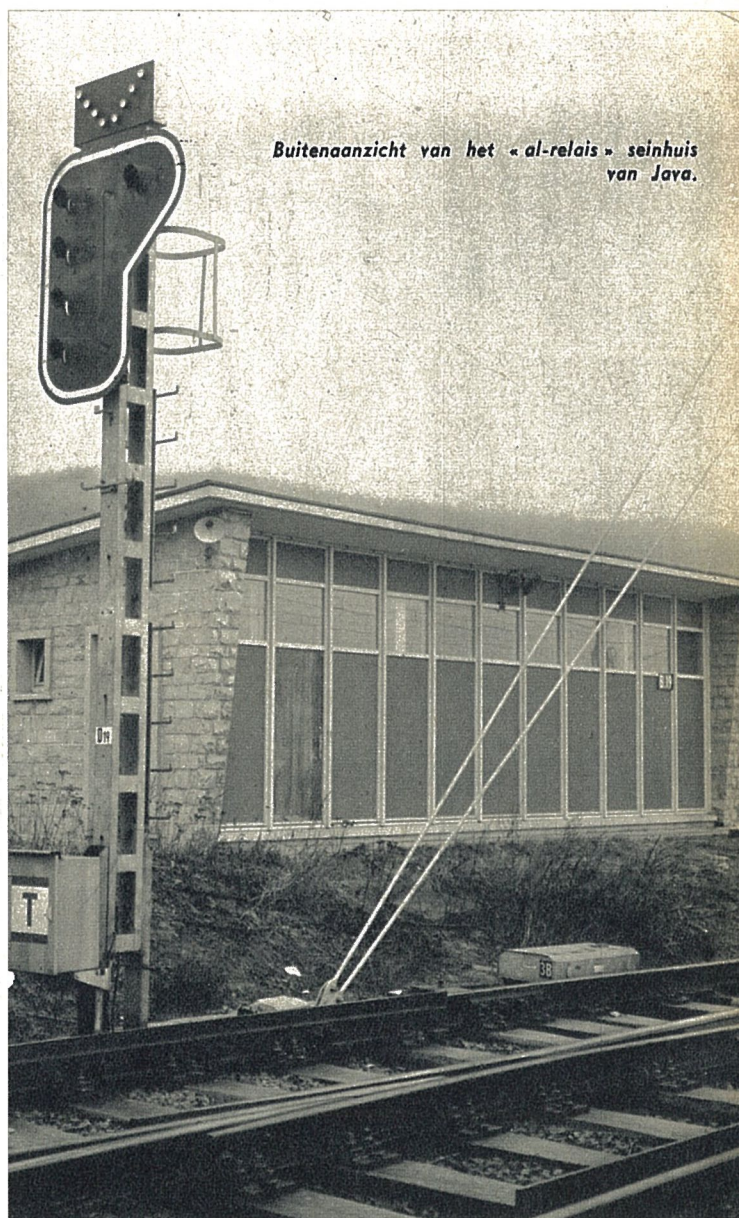
Planning.

De elektrificatie Namen - Luik vergde de medewerking van talrijke diensten van de N.M.B.S. en van een menigte particuliere ondernemingen van openbare werken, afgezien dan nog van de officiële en particuliere organismen die bij de daarmee verbonden werken betrokken waren : Bruggen en Wegen, Dienst

voor Stedebouw, gemeentebesturen, grote industriële maatschappijen.

De bedrijvigheid van de diensten van de spoorweg en van hun aannemers kon met zoveel succes gecoördineerd worden dat de datum voor de plechtige ingebruikneming, die vier jaar geleden bepaald werd, precies kon worden nageleefd. Deze coördinatie is het werk van het planbureau van de Algemene Directie van de N.M.B.S. Dat bureau heeft van bij de start de meest moderne methodes toegepast, methodes die in een vulgariserende terminologie bekend zijn onder de benaming PERT-planning.

Een diepgaande analyse van de menigvuldige administratieve en technische taken (onderzoekingen en constructies), van hun duur, van hun noodzakelijke opeenvolging heeft, in oktober 1966, geleid tot het opmaken van een planning die, over de hele duur van het werk, het verloop van de operaties geleid heeft.



Buitenaanzicht van het « al-relais » seinhuis van Java.

DE ELEKTRIFICATIE VAN DE LIJN LUIK-NAMEN

*De nieuwe passerelle van de rue des Vignes
te Hoei.*

Het was geen gemakkelijke opdracht een zo grondige transformatie uit te voeren van een vervoersinfrastructuur die nooit buiten dienst werd gesteld. Er is geen vergelijking met het bouwen van een autoweg, dat kan verlopen op een onbelemmerd terrein waar geen verkeersproblemen rijzen. Hier diende men niet enkel talloze reizigers- en goederentreinen te laten rijden, maar moest men ze tevens zo weinig mogelijk vertraging bezorgen. Vier jaar lang heeft de cliënteel stoïcijns vrede genomen met de verlengingen van de rijtijden die haar werden opgelegd, maar zoals men heeft kunnen merken, behoort dat ongemak praktisch tot het verleden en is de beloning van een onbetwistbare versnelde en intensere bediening niet ver meer af.



De besturing van de elektrische treinen.

De elektrificatie Luik - Namen zal de treinbestuurders, voor de tweede maal in vijftien jaar, verplichten zich aan een omschakeling van de tractiewijze te onderwerpen.

Bij de overgang van de stoom- naar de dieseltractie heeft dit personeel reeds bewezen ten volle de wet van de vooruitgang te begrijpen, een begrip dat het ongetwijfeld andermaal aan de dag zal leggen wanneer de dieseltractie zal moeten plaats maken voor de elektrische tractie.

De toekomst.

Na de elektrificatie Luik - Namen is het de beurt aan die van haar twee hoofdaanvoerlijnen : Flémalle - Kinkempois - Bressoux en Luik-Guillemins - Luik-Palais - Ans.

Flémalle - Kinkempois - Bressoux raakt inzonderheid het gewijzigde goederenverkeer in het belangrijke rangeercentrum van Kinkempois, waar, sedert de bevrijding, het verkeer werd samengetrokken dat vóór de oorlog over een half dozijn stations van het bekken verspreid lag. De elektrificatie van dit baanvak is eveneens van belang voor het reizigersverkeer dat hoofdzakelijk bestaat in het vervoer van de arbeidskrachten voor de grote staalfabrieken.

Luik-Guillemins - Luik-Palais - Herstal - Ans is een ware ondergrondse spoorweglijn door het hart van de voorstad, die ons op wonderbare wijze door het verleden nagelaten werd en waarvan alleen reeds

de elektrificatie zoveel mogelijk gebruik zal maken om een veelvuldige bediening van het stadscentrum tot stand te brengen : de halte Luik-Palais is slechts 100 m verwijderd van de in het hart van de stad gelegen place St.-Lambert ; deze halte maakt overigens deel uit van het algemeen aanpassingsplan dat voor dit vitale verkeersknooppunt van de agglomeratie werd uitgewerkt.

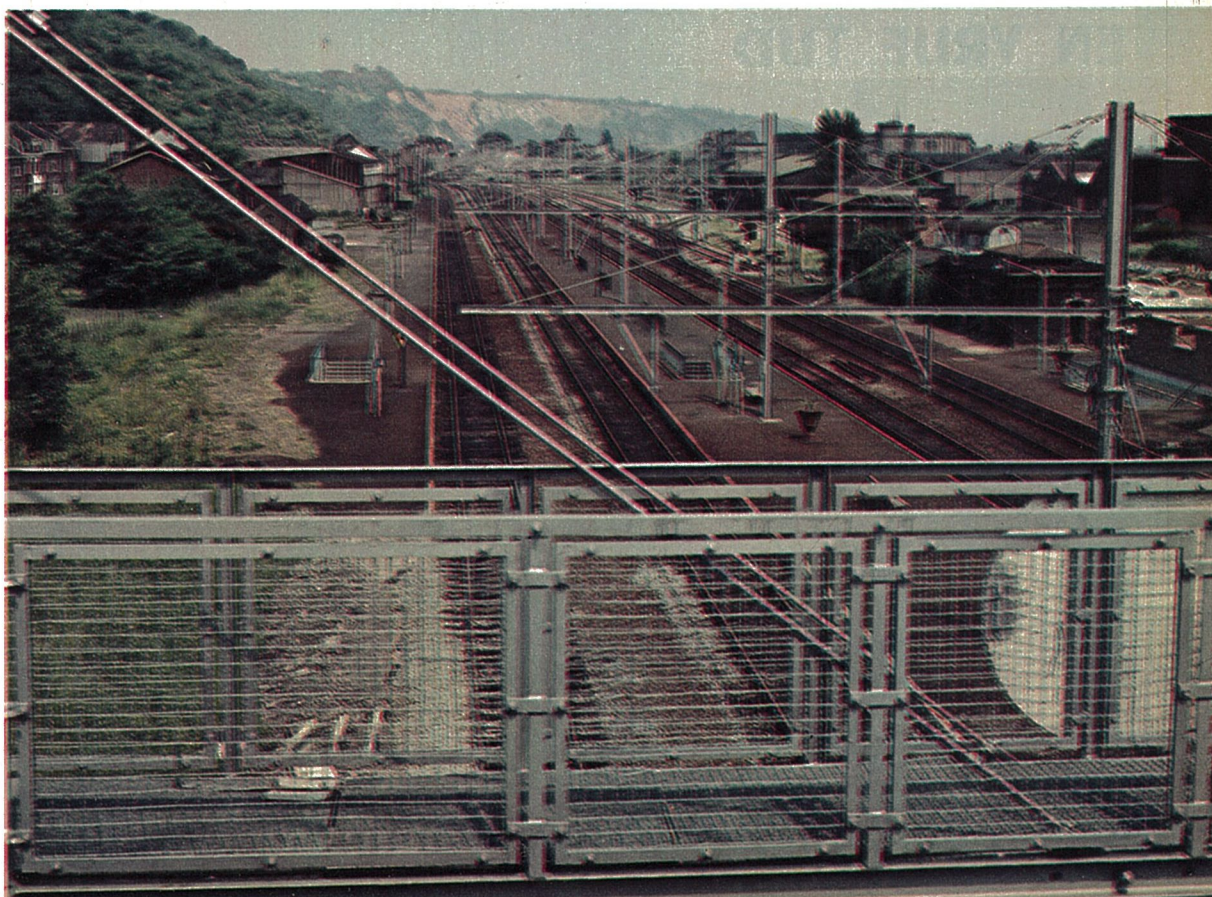
De elektrificatie van het onderaards baanvak met dubbelspoor aan de voet van de heuvel stelt een bijzonder technisch probleem i.v.m. de voorafgaande vergroting van de tunnelmond om er de aanvoerdraden van de tractiestroom aan te brengen. Nog een probleem dat onze technici en onze aannemers de gelegenheid zal schenken om te bewijzen dat de faam van hun bekwaamheid niet overroepen is.

De elektrificatie Luik-Guillemins - Luik-Palais - Herstal - Ans zal de agglomeratie voorzien van een aanvullend element dat onontbeerlijk is voor het bouwen van een samenhangend buitenwijks spoorwegnet.

Luik-Palais zal het uitgangspunt zijn van de geëlektrificeerde antennes Herstal - Ans - Haspengouw ; Flémalle - Hœi en Chêné - Verviers, met de vertakking naar Spa.

Dat zal dan meteen een voorbereiding zijn op een nieuwe etappe in de modernisering van de bediening van de agglomeratie. Zo zal de spoorweg dus zijn steentje kunnen bijdragen om het verkeersprobleem in het stadscentrum op te lossen, dit in nauwe samenwerking met het stedelijk gemeenschappelijk vervoer, dat eveneens in volle reorganisatie verkeert.

R. DECOOMAN.



Gezicht op het station Hœi,
richting Luik.