



NMBS

BRUSSEL - LUIK

VAN STOOMTREIN TOT HST • Roland Marganne

Op 10 december 11. werd de nieuwe lijn Leuven - Ans officieel geopend. Hiermee werd de tweede schakel van het Belgische hogesnelheidsnet in dienst gesteld, vijf jaar na de volledige opening van de lijn Lembeek - Wannehain-grens. De lijn Leuven - Ans is weliswaar slechts één fase in het tot stand brengen van de snelle verbinding tussen Brussel en Duitsland. Het viersporig maken van het traject Brussel - Leuven en van het traject Chênée - Walhorn aan de Duitse grens zal pas eind 2005 beëindigd zijn. Tegen 2006 zal ook het nieuwe station van Luik-Guillemins klaar zijn.

Intussen hebben de Luikse reizigers reeds voordeel bij deze lijn. Zij loopt langs de autoweg E40 en dankzij haar gemengd karakter kunnen de HST's er tegen 300 km/h rijden, de IC-treinen Oostende - Eupen tegen 200 km/h. En dit is een primeur voor onze spoorwegen: treinen die in

binnenverkeer voor de eerste keer in gewone exploitatie de 160 km/h overschrijden. Denken we maar even terug aan de pionierstijd, toen de oude *bankwagens* een halve dag nodig hadden om de ongeveer 100 kilometer tussen Brussel en Luik af te leggen.



J. VAN DER VLIET

ALS DE AANLEG VAN DE LIJN BRUSSEL - LUIK AFHANGT VAN ... DE HAVEN VAN ANTWERPEN

Bij de aanvang van de Belgische Revolutie in 1830 had de voorlopige regering af te rekenen met het risico dat de verbinding van België met de zee via de Schelde onderbroken zou worden door de vijandige houding van Nederland. Daarom werd overwogen net zoals in Engeland een spoorwegnet uit te bouwen. Het ging er in de eerste plaats om de verbindingen tussen de Rijn en de Schelde, die door de Nederlandse binnenwateren onmogelijk waren geworden, te herstellen. Twee jonge ingenieurs van bruggen en wegen, Simons en De Ridder, ontwikkelden verschillende projecten voor de verbinding tussen de haven van Antwerpen en Keulen. Om de lijn rendabel te maken moest ze door welvarende landbouwgebieden lopen zoals Brabant of industriegebieden in volle ontwikkeling zoals Luik, de streek van Aken of Eschweiler in Pruisen. Om politieke en economische redenen werd het definitieve traject daarom als volgt vastgelegd: vanuit Antwerpen naar Keulen via Mechelen, Tienen, Borgworm, Luik, Verviers, Aken, Stolberg en Eschweiler. Aangezien de lijn via Mechelen liep, was er voor de aansluiting naar Brussel geen probleem. De lijn die zo tot stand kwam zorgde voor een belangrijke verbinding tussen de hoofdstad en Antwerpen, Luik en Duitsland, voor het goeder- en personenverkeer.

Op 5 mei 1835 werd de eerste vertakking Brussel-Mechelen officieel geopend voor het verkeer. Een jaar later kwam de verbinding tot Antwerpen tot stand. In 1838 werd de *oost-lijn* uitgebreid tot Ans, en vervolgens op 1 mei 1842 tot Luik. Een jaar later werd de Pruisische grens bereikt in Herbesthal.

Het traject liep door een pittoresk landschap. Er was zelfs een tunnel van 800 tot 930 meter lang tussen Roosbeek en Kontich. Het graven ervan leek voor sommigen nutteloos en werd zelfs het voorwerp van spot. Men beweerde dat het enkel was om te doen *zoals de Engelsen*. Voor de reizigers vormde hij in ieder geval een verrassing, zoals een kroniekschrijver uit die tijd vertelt: *De taluds rijzen op, we naderen de tunnel van Kontich. De trein dringt die holte binnen zoals een zwaard in een schede. Het is enkelspoor, het gewelf is maar net breed en hoog genoeg om er de wagens te laten doorrijden. Als iemand het zou wagen te ver naar buiten te leunen, zou zijn hoofd onmiddellijk door de stenen muur verbrijzeld worden. Een verschrikkelijk lawaai weerklinkt onder het smalle gewelf als van duizend donderslagen. De duisternis, die donkerder is dan de nacht, wordt af en toe verlicht door de flauwe roodachtige schijn van gloeiende stukken steenkool die uit de locomotiefhaard vallen. Je voelt je met een onstuimige snelheid, die je in een oneindige afgrond lijkt te storten, meegevoerd tot in de schoot van de aarde. Maar dat alles duurt maar even, het wordt weer klaar, de doortocht door de tunnel duurt slechts drie minuten. Kijk achter je, voor de bocht je het zicht ontnemt. De tunnel stoot een enorme, dikke rookwolk uit, misschien een niet zo ongepast beeld van de toegang tot de hel. De tunnel kende slechts een kortstondig bestaan. Op 21 januari werd gestart met de afbraak en hij werd vervangen door een sleuf.*

Tijdens de verlengde stilstand in Tienen werd de water- en brandstofvoorraad van de locomotief aangevuld. Maar meestal moest de machine vervangen worden. Na een tijd schreef het exploitatiereglement dan ook voor dat er steeds

Het traject tussen Leuven en Ans is slechts één fase in de realisatie van een snelle HST-verbinding tussen Brussel en Duitsland.

De verbinding Luik-Keulen werd zo de eerste trans-Europese spoorweg. In 1838 reden de eerste reizigerstreinen op het traject Brussel-Mechelen-Ans met tussenstop in Mechelen, Leuven, Tienen, Landen en Borgworm. Er waren slechts 3 verbindingen per dag met 4 soorten wagens, gebouwd door constructeurs van koetsen! Elke trein was namelijk samengesteld uit berlines (2 afzonderlijke afdelingen gescheiden door een centrale gang), diligences (volgens het alombekende wegmodel), overdekte bankwagens en niet-overdekte wagens. De toenmalige reizigers hadden geen haast en de reis duurde een halve dag, maar de trein bood meer comfort dan diligences. De reis verliep bovendien veiliger. Struikrovers waren immers berucht in die tijd.

een reservelocomotief onder druk aanwezig moest zijn. In afwachting van een oplossing om de helling naar Luik af te rijden, moest er in Ans een *paardentram* genomen worden. De verbinding, die aan de particuliere sector toevertrouwd werd, was onzeker. In plaats van de verschillende wijken onderling te verdelen, gingen de koetsiers een concurrentiestrijd met elkaar aan. Ze reden achtereenvolgens door de verschillende wijken en deden er meer dan 2 uur over om hun bestemming te bereiken. De reiziger was er vlugger te voet!



NMBS MOINL

Uiteindelijk werden de treinen vanaf 1 mei 1842 tussen Luik en Ans per kabel gesleept. Dit gebeurde volgens de plannen van Henri Maus door een vaste stoommachinerie in het station van Haut-Pré. De trekkraft werd op de naar boven rijdende treinen overgebracht door een speciale wagen die voorzien was van een grijper die de motorkabel vastgreep. Deze oorspronkelijke installatie voor de hellende vlakken van Ans deed dienst tot 1871, toen het vermogen van de stoomlocomotief deze methode overbodig maakte. Anderzijds was het vanaf 1867 niet meer nodig de omweg via Mechelen te maken. Er kwam een directere verbinding tussen Brussel en Luik door de aanleg van het lijnvak Brussel-Noord – Leuven op het huidige tracé. De lijn die de hoofdstad met de *Vurige Stede* verbond was 98,9 km lang. In die periode kwam er ook een vaste dienstregeling tussen Luik en het Brusselse Noordstation, dat zich toen aan het Rogierplein bevond. De rit duurde nog ongeveer vier uur omdat het vermogen van de locomotieven beperkt was en de treinen slechts een beperkte snelheid konden halen: een goede 40km/h. Aan het begin van de 20e eeuw leverde de vooruitgang van de stoomtractie op deze lijn, die nu het nummer 36 kreeg, een duidelijke tijdswinst op. De snelste internationale treinen legden het traject af in 1.30 u. Het binnenverkeer met zijn verschillende tussenstops in de belangrijkste stations deed er nog 2 uur over.

HET INTERBELLUM: REGELMATIGE DIENSTREGELINGEN EN VERDERE VOORUITGANG

Vanaf het einde van de Eerste Wereldoorlog nam de nood aan mobiliteit toe, vooral ingevolge de ontwikkeling van de overheidsdiensten in Brussel in een nog zeer gecentraliseerd België. De toenmalige spoortechniek was gebaseerd op de stoommachine. Er was al sprake van elektrische tractie, maar die werd enkel gebruikt om lokale exploitatieproblemen op te lossen zoals het verkeer op bergspoorlijnen of in de randgemeenten van grote steden. De elektrificatie van de voorstadslijn Brussel – Antwerpen in 1935 is op dit punt een perfect voorbeeld. Alle mogelijkheden van de stoomlocomotieven werden dus benut op de lijn Brussel – Luik. In 1925 werden de *bloktreinen* in gebruik genomen tussen Brussel, Oostende, Charleroi en Bergen. Dit waren treinen met een vaste samenstelling en wagens met draaistellen waarvoor wegens het beperkte aantal plaatsen een reservering verplicht was. Zonder halte tussen Brussel en Luik legde de treinen het traject af in 1.12 u. Een rittijd die vergelijkbaar was met de internationale luxetreinen, zoals de *Pullman* Oostende – Keulen.

De volgende fase was de democratisering van de snelheid en het organiseren van een regelmatige dienst tussen Brussel en Luik op 22 mei 1937. De NMBS schakelde zelfs de vertrekkuren in de 2 grote stations gelijk, telkens op het uur. De duur van het traject – zonder tussenstop – bedroeg 75 minuten, in de richting Brussel – Luik, en 72 minuten in omgekeerde

- richting. Een groot aantal van deze treinen, die een maximumsnelheid van 90 km/h haalden – wat in die tijd de norm was – hadden Verviers-Centraal als vertrek- of eindpunt. Voor deze nieuwe dienst reserveerde de NMBS zijn beste materieel: gloednieuwe rijtuigen met draaistellen van het type K 1, getrokken door stoomlocomotieven van het type 10 – daarna 1 – van Schaarbeek, type 10 van Luik en type 7 van Herbesthal.

Op 15 maart 1940 kwam er ook – na heel wat uitstel – een verbinding Brussel-Noord – Luik-Guillemins in precies één uur tot stand, maar voor slechts een paar treinen: de beroemde 390 (vertrek om 8.30 u. in Brussel-Noord, aankomst in Luik-Guillemins om 9.30 u.) en de 393 (vertrek in Luik-Guillemins om 17.30 u., aankomst in Brussel-Noord om 18.32 u.). Het tractievoertuig was in dit geval een gestroomlijnde stoomlocomotief van het type 12. Ongetwijfeld een kwestie van imago om een tegenwicht te vormen voor de nieuwe treindienst tussen Brussel en Oostende die eveneens in juist een uur het traject aflegde. Voor de eerste keer in de geschiedenis werd de snelheid opgedreven tot 120 km/h op lijn 36.

DE TWEEDE WERELDOORLOG: EEN ZWARTE PERIODE

De vernieling van de bruggen van Val-Benoît aan de uitrit van het station Luik-Guillemins kant Verviers op 31 augustus 1939 en de oorlogssituatie vanaf 3 september waren een slechte zaak voor de as Brussel – Luik – Verviers. Alle internationale treinen verdwenen, uitgezonderd enkele diensten

DE NAOORLOGSE PERIODE EN DE ELEKTRIFICATIE: EEN DOORSLAGGEVENDE VERNIEUWING

De normalisering van de exploitatie van het net rond 1949 bracht geen beduidende verandering in de rittijden van de treinen tussen Brussel en Luik. De rechtstreekse rittijden voor de omgevormde stoomlocomotieven van het type 1 of 10 bleven 69 tot 75 minuten volgens de getrokken last in de richting Brussel-Noord – Luik-Guillemins, en 71 tot 74 minuten in de omgekeerde richting. Het vermogen van de stoomtractie had zijn limiet bereikt. Enkel de elektrificatie kon nog voor een ingrijpende verbetering van de treindienstregeling zorgen. Deze tractiewijze werd ingevoerd op de lijn Luik – Brussel, tegelijk met de verbinding naar Gent en de kust, en de lijn van Luxemburg. Bovendien maakte de indienststelling van de Brusselse Noord-Zuidverbinding het in 1952 mogelijk dat één van de belangrijkste assen van het netwerk tot stand kon komen: de rechtstreekse verbinding Oostende – Gent – Brussel – Luik – Herbesthal, verlengd tot Welkenraedt in 1966 en tot Eupen in 1984. De elektrificatiewerken vormden, zoals dat meestal het geval is, de ideale gelegenheid om de vaste installaties grondig aan te passen en zo de verkeerscapaciteit te verbeteren. Naast de afschaffing van overwegen moest de NMBS voldoende ruimte voorzien om de bovenleidingen boven te sporen aan te brengen. De rijdraden werden verlaagd van 5,50 m tot 5,10 m in volle baan. Het was ook op lijn 36 dat er voor het eerst seininrichting voor tegen-spoor werd geïnstalleerd. Deze vaste tegenspoorinstallaties werden er veralgemeend.

**In 2005 kan de reis Ans – Brussel
tegen een snelheid van 200 km/h
in minder dan 50 minuten afgelegd worden.**

op het traject Brussel – Keulen. De weinige verbindingen uit Brussel die Luik passeerden in de richting van Verviers werden omgeleid langs de nieuwe lijn Voroux – Kinkempois, met halte in Angleur. Na de invasie op 10 mei 1940 werden drie paar rechtstreekse verbindingen tussen Brussel en Luik door de bezetter in stand gehouden. Het waren internationale treinen die in Leuven stopten. De landing in Normandië en de bevrijding brachten weinig verbetering in de situatie, althans op het gebied van de spoorwegen. Alle treinen van de dienstregeling werden facultatief. De rittijden waren onzeker omdat de vaste installaties vaak vernield waren door de oorlog.

In Zaventem werd de gelijkgrondse kruising naar de luchthaven afgewerkt in augustus 1954, waardoor een spoorverbinding naar de nationale luchthaven mogelijk werd. Een primeur in Europa! Er werden belangrijke aanpassingswerken uitgevoerd in Schaarbeek, Zaventem, Kortenberg en Leuven. In dit laatste stations werd de overkapping afgebroken tijdens het tweede trimester van 1953. Ten zuiden van het station werden twee nieuwe bruggen aangelegd om de verkeersstromen van lijn 36 naar Luik en lijn 139 naar Waver en Ottignies beter te scheiden. Andere aanpassingen aan het spoor werden uitgevoerd in Tienen, Landen, Borgworm, Ans en zelfs in Luik-Haut-Pré, waar de lokale sporen – toch wel een grote luxe – werden geëlektrificeerd. De geëlektrificeerde lijn werd in dienst gesteld in twee fasen: Brussel-Noord – Leuven op 17 oktober 1954 en Leuven – Luik-Guillemins op



VERZAMELING R. MARGAINE

1 oktober 1955. In Leuven, Landen en Voroux werden onderstations gebouwd, evenals sectioneerposten in Kortenbergh, Tienen en Borgworm.

Vanaf 1955 werd een klok vaste dienstregeling ingevoerd tussen Brussel en Luik, met twee verbindingen per uur. De eerste was een rechtstreekse trein Oostende – Brussel – Luik met een rittijd van slechts 61 minuten tussen Brussel-Noord en Luik-Guillemins. De rijtuigen van het type K, die 25 jaar lang op de lijn in dienst bleven, werden getrokken door een locomotief van het type 122 (toekomstige reeks 22). De tweede bestond uit dubbele elektrische motorstellen, gebouwd in 1954 en 1955, en was een semi-directe trein. Wie herinnert zich nog dat in Landen de splitsing van de trein naar Luik en Hasselt onmogelijk was door de spoorconfiguratie? De splitsing van de twee lijnen bevond zich kant Tienen en het stationsgebouw lag er tussenin. De vertakking naar Hasselt werd pas vanaf 28 mei 1967 afwaarts verplaatst zodat een verbinding zonder overstappen tussen Brussel, Hasselt of Luik mogelijk werd, een systeem dat vandaag nog steeds wordt toegepast.

BRUSSEL – LUIK TEGEN 140 KM/H

De snelheid van de elektrische treinen werd geleidelijk verhoogd. Eerst werd ze opgevoerd tot 120 km/h van Schaarbeek tot in de buurt van Ans. Er was alleen een snelheidsbeperking tot 90 km/h in de grote bocht vóór de vorming van Leuven, kant Brussel. Ten slotte werd op 5 mei 1959 de referentiesnelheid verhoogd van 120 km/h tot 140 km/h, met afbakening van een zone met permanente snelheidsbeperking tot 120 km/h bij de doorrit van Tienen.

De dienstregelingen werden berekend op basis van rechtstreekse treinen van 550 ton tegen 140 km/h met een rittijd van 60 minuten tussen Brussel en Luik (58 minuten in de andere richting). In de praktijk werd deze snelheid zelden bereikt. Ze was noch met de locomotieven van het type 122, noch met de elektrische motorstellen mogelijk. Hoewel sommige van het bouwjaar 1955 voor die snelheid gebouwd waren, werden ze al vlug gelijkgesteld met het standaardtype om de onderlinge verwisselbaarheid met de andere soorten motorstellen van het park te waarborgen. Het was pas in 1966 met de levering van de vierspanningslocomotieven van de reeks 16 dat de snelheid van 140 km/h tussen Brussel – Luik met internationale treinen mogelijk werd. De treinen van het binnenverkeer profiteerden vanaf 1981 van de indienststelling van de locomotieven van de reeks 27. Tussen 1970 en 1998 schommelde de rittijd tussen 57 en 59 minuten voor de zware treinen van 650 ton. Daarna werd hij voorlopig op 1.09 u. gebracht ingevolge de werken voor het viersporig maken van de lijn tussen Brussel en Luik en de aansluitingen van de toekomstige hogesnelheidslijn nr. 2 in Leuven en Ans. Het reizigersmaterieel werd geleidelijk aan gemoderniseerd. De motorstellen, K-rijtuigen en dubbele elektrische motorstellen werden vervangen door M4-rijtuigen, vervolgens I 11-rijtuigen en Break-motorstellen, en verder de meest recente van het park in het weekend.

15 DECEMBER 2002: EEN NIEUW TIJDPERK BREEKT AAN

15 december 2002 is een datum die voor de bediening van de as Brussel – Luik werkelijk de 21e eeuw inluidt. De internationale treinen worden voortaan verzorgd door de HST- en ICE-treinen, de IC-treinen Oostende – Eupen door trekduwstellen I 11, getrokken door locomotieven van de reeks 13. Weliswaar is de huidige tijdswinst tussen Brussel en Luik nog beperkt (6 minuten) doordat de dienstregelingen nog nadelig worden beïnvloed door de ingrijpende werken tussen Brussel en Leuven. Wanneer die werken beëindigd zijn, namelijk tegen 2005, beschikken de Luikenaars over een viersporige lijn tussen Ans en Brussel en vergt de reis naar de hoofdstad, tegen een snelheid van 200 km/h, minder dan 50 minuten. De HST's en de andere ICE 3's zullen nog betere prestaties leveren. Dit betekent dat in ongeveer 160 jaar de rittijd per spoor tussen Luik en Brussel met driekwart is verminderd. ■