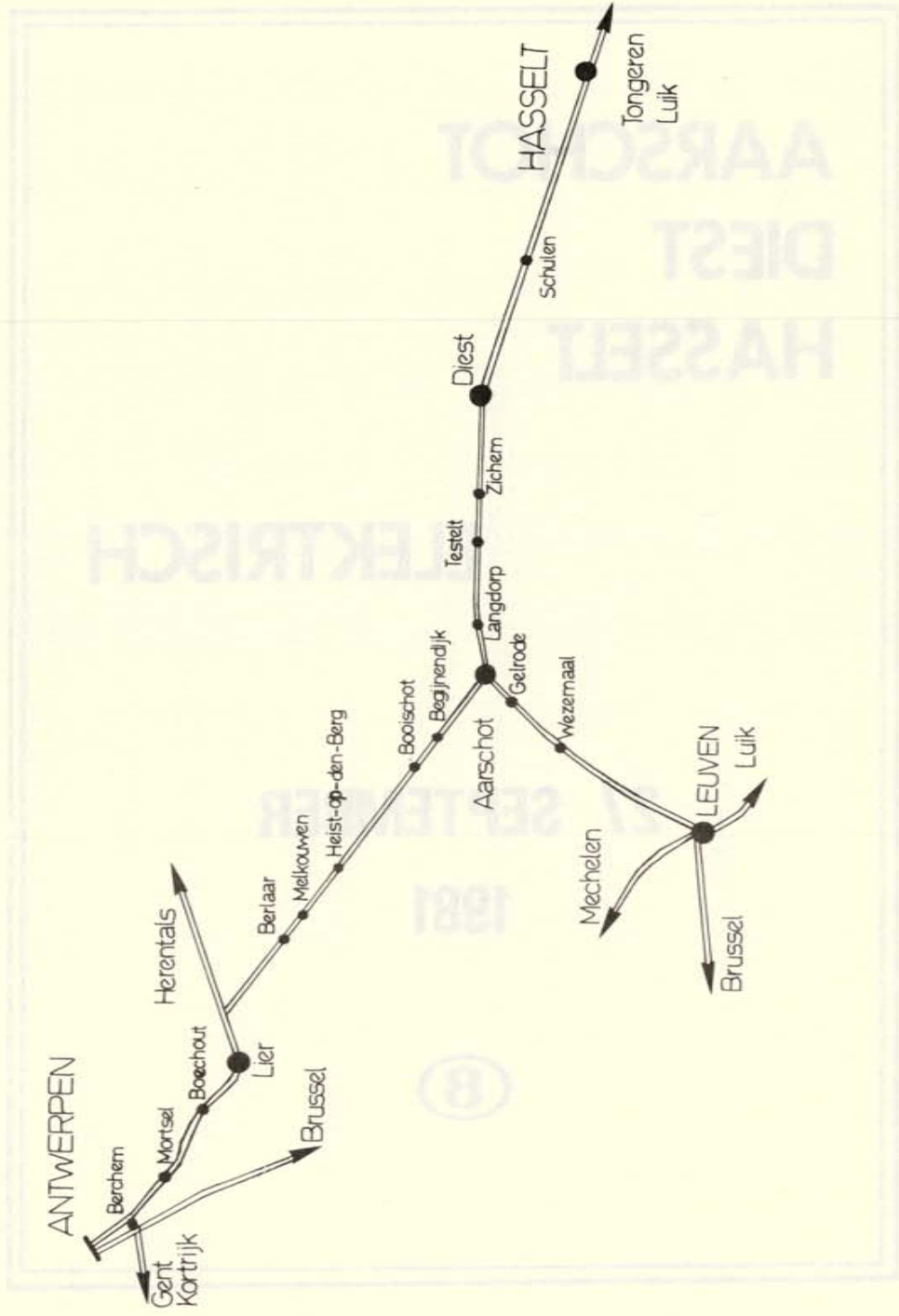


**AARSCHOT
DIEST
HASSELT**

ELEKTRISCH

**27 SEPTEMBER
1981**

ⓑ



Dienst Pers en Public Relations
TF 2041

AARSCHOT - HASSELT ELEKTRISCH.

De spoorverbinding tussen Aarschot en Hasselt, ongeveer 40 km lang, werd zoals de meeste andere van die afstand, in fazen aangelegd.

In de oorspronkelijke wet van 1 mei 1834 die het licht op groen zette voor de aanleg van een spoorwegnet in België, kwam ze niet voor, want die voorzag een spoorlijn naar het oostelijk gelegen Rijnbekken vanuit Antwerpen en Mechelen over Leuven, Luik en Verviers. Maar van 1842 af stond de staat concessies toe aan de privesektor om eigen spoorlijnen aan te leggen en te exploiteren. Toch gingen er heel wat jaren overheen vooraleer er vanuit de havenstad Antwerpen spoorlijnen vertrokken in oostelijke richting. Het duurde tot 1857 wanneer een spoorverbinding naar Lier over Boechout werd in dienst genomen die in 1863 verlengd werd tot Aarschot.

Al in 1846 werd gedacht aan een spoorverbinding tussen Diest en Hasselt, een lijn die in Diest zou aansluiten op het net van de "Société Anonyme des Chemins de Fer Belges de la jonction de l'Est". Het project werd echter niet gerealiseerd en in 1853 diende A. DANDELIN, ingenieur bij Bruggen en Wegen een plan in voor de aanleg van spoorlijnen van Lier over Herentals naar Turnhout, van Leuven over Aarschot naar Herentals en van Aarschot over Diest naar Hasselt.

De openbare besturen heidden zich al evenmin atzijdig bij de uitbouw van wat het dichtste spoorwegnet ter wereld zou worden. Tijdens dezelfde periode stuurde de gemeenteraad van Aarschot een verslag naar de Wetgevende Kamers om het trace van de geplande aanleg van een spoorlijn uit Brussel over Leuven, Sint-Joris-Winge en Diest naar het militaire domein van Beverloo te wijzigen. Die spoorlijn zou niet langs Sint-Joris-Winge mogen lopen maar integendeel Aarschot aandoen, een dichter bevolkt centrum.

De projekten waren daarmee niet uit de lucht want in 1860, vier jaar na het in dienst nemen van de lijn Hasselt - Maastricht, dienden A.-T. GROULARD en J.E. DEFIEGE een "Mémoire à l'appui d'une demande en concession d'un chemin de fer de Louvain à Hasselt, par Diest" in. Be-doeling van dat voorstel was de afstand van de spoorverbinding tussen Antwerpen en Keulen met 11 km in te korten, maar ook daarvan kwam niets terecht.

De beslissing viel evenwel in dat jaar als op 7 augustus 1860 voorlopig de concessie werd toegewezen aan J.R. BISCHOFFSHEIM voor de aanleg van de lijn Leuven - Aarschot - Herentals, een plan waarin de vertakking Aarschot - Diest, te bouwen door de staat, begrepen was. Dezelfde dag sloten BISCHOFFSHEIM en de Belgische Staat ook een overeenkomst met de "S.A. des chemins de fer de l'Est-belge" voor de exploitatie en het onderhoud van de nieuw aan te leggen lijnen. Na de definitieve toezegging van de concessie stichtte BISCHOFFSHEIM de naamloze vennootschap "Chemins de fer du Nord de la Belgique" die zou instaan voor de uitvoering van de werken. Op 3 januari 1863 tenslotte droeg de staat de rechten en verplichtingen voor de aanleg van het baanvak Diest - Aarschot zoals die voorzien waren in het

hogergenoemd akkoord van 7 augustus 1860, eveneens over aan de maatschappij "Chemins de fer du Nord de la Belgique". In 1865 kwam de spoorverbinding tussen Aarschot en Hasselt tot stand waarvan de exploitatie onder het beheer stond van de "Grand Central Belge". Deze maatschappij werd opgericht door drie spoorwegmaatschappijen, namelijk "Antwerpen - Rotterdam", "Est Belge" en "Entre-Sambre-et-Meuse" die samen met de spoorlijnen uit hun bezit ook nog 117 km spoorlijnen inbrachten waarvan zij de exploitatie verzekerden maar die eigendom waren van de "Société du Nord de la Belgique" en van "Turnhout - Tilburg". Uiteindelijk beheerde de "Grand Central Belge" een net van 767 km, waarvan 607 km in België waren gelegen. Het doel van de oprichting van de "Grand Central Belge" was een eenvormigheid te bekomen inzake tarieven, exploitatie en beheer van de spoorlijnen die de stichtende spoorwegmaatschappijen inbrachten, zodat een belangrijke stap werd gezet in de richting van één spoorwegnet voor het hele land. Door de overname door de staat van de in concessie gegeven spoorlijnen werd de hele spoorverbinding van Antwerpen naar Hasselt over Lier, Aarschot en Diest op 1 januari 1897 opgenomen in het spoorwegnet van de Belgische Staat.

De elektrificatie van de lijn.

De elektrificatie van de spoorlijn Aarschot - Hasselt, 37 km lang, werd opgenomen in het NMBS-Tienjarenplan 1976-1985.

Het in dienst nemen van de nieuw geëlektrificeerde lijn werd voorzien voor 1981 en wordt nu werkelijkheid op 27 september 1981, datum van het ingaan van de winterdienstregeling. Het is een nieuwe schakel van het zich steeds verder over het hele land uitbreidend web van elektrische spoorlijnen dat een belangrijk element uitmaakt van de huidige vervoerpolitiek in het bijzonder, maar eveneens tegemoet komt aan de opvattingen van niet in het minst de jonge generaties over het leefmilieu dat zij zich willen opbouwen. Elektrische tractie vormt trouwens een voorname faktor in de bestrijding van de energiekrisis omdat zij toelaat verschillende energiebronnen te gebruiken. Bovendien is de elektrische spoorweg wegens het milieuvriendelijke karakter ervan, zowel wat geluidshinder, afwezigheid van uitlaatgassen als wat gebruik van een beperkte ruimte betreft, een vervoerwijze die volledig beantwoordt aan de ekologische maatstaven van deze tijd.

De elektrificatie van de spoorlijn Aarschot - Hasselt gaat gepaard met de aanpassings- en verbeteringswerken die de elektrificatie van een bestaande spoorlijn met zich meebrengt. Het volstaat immers niet een bovenleiding over een spoorlijn te spannen om een veilige, efficiënte en soepele exploitatie en onderhoud toe te laten.

Inherent aan de exploitatie van een elektrische spoorlijn is overigens het verhogen van de toegelaten maximumsnelheid en het opvoeren van de frekwentie van het treinverkeer. Voor de spoorlijn tussen Aarschot en Hasselt wordt in volle baan een lijnsnelheid voorzien van 140 km/u met snelheidsbeperkingen in Aarschot en Molenstede - Diest tot 120 km/u en in Hasselt tot 90 km/u. Om die verbeteringen te bereiken worden de drie onderdelen van de spoorbedding : ballast, dwarsliggers en spoorstaven vernieuwd.

Omdat ook voor dit daanvak, zoals voor de spoorverbinding tussen Antwerpen en Leuven over Aarschot, de aard van de te vervoeren goederen per richting zeer ongelijk is, namelijk zware erts-ladingen van de haven naar de Luikse industriebekkens en minder zware afgewerkte produkten in de tegenoverliggende richting, wordt het spoor in de richting van Aarschot naar Hasselt aangelegd met spoorstaven van 60 kg/m in plaats van de gebruikelijke 50 kg/m. Om het mechanisch onderhoud van het spoor mogelijk te maken, werd de breedte tussen de twee sporen, het tussenspoor, van 2 m op 2,25 m gebracht.

De seininstallaties behoeven een niet minder ingrijpende aanpassing en vernieuwing om het snelle en frekwente treinverkeer veilig en vlot over de sporen te leiden. Daarom wordt een elektrische spoorlijn op het Belgisch spoorweginet altijd uitgerust met een automatisch seinstelsel op het normale en op het tegenspoor (met nevenliggend spoor waarop het treinverkeer normaal in de tegenovergestelde richting verloopt). Dat systeem laat dan ook het treinverkeer op een enkel spoor toe in beide richtingen indien de omstandigheden dat noodzakelijk zouden maken.

Niet alleen aan de spoorlijn in volie baan moeten aanpassingen en verbeteringen worden aangebracht maar ook in de stations en stopplaatsen die ze bedient.

Zo zal in Hasselt de uitrit van het station, kant Aarschot, volledig worden gewijzigd om de sporen van de twee verbindingen, Brussel - Hasselt - Genk en Aarschot - Hasselt - Tongeren volledig van elkaar te scheiden. Tijdens de voorbereidende fase werden de hoofdsporen van de lijn Hasselt - Aarschot - Leuven omgelegd om voldoende ruimte vrij te maken om de bouw van een tunnel voor die lijn toe te laten. Bovendien wordt een nieuw perron gebouwd om het toenemend reizigersverkeer op te vangen en zal een nieuwe sporendundel worden aangelegd voor het onderhoud van het reizigersmaterieel.

In een latere fase wordt een nieuwe onderdoorgang voor reizigers gebouwd die het nieuwe perron met de bestaande zal verbinden. Parallel met die werken zijn ook roitrappen en moderne aanwijsborden voorzien.

Elektrisch materieel en elektrische installaties vergen ook een specifiek onderhoud. Daarom zal de in Hasselt bestaande werkplaats voor dieselttractie worden aangepast om ook het onderhoud van elektrische motorstellen toe te laten en wordt een onderhoudscentrum opgericht voor het onderhoud van de bovenleidingen.

Zowel in Schulen als in Testelt is het wijkspoor verlengd tot 600 m omdat de krachtiger elektrische lokomotieven ook langere treinstellen kunnen slepen. In Schulen werd het bestaande stationsgebouw uitgebreid terwijl in Testelt een nieuw is gebouwd. Een al-relaisseinhuis dat instaat voor het treinverkeer in de eigen stationsinstellingen werd in Schulen en in Testelt gebouwd. Later zullen deze seinhuizen, samen met dat van Diest, vanuit Aarschot worden bediend.

Nog in Schulen werd een sectioneerpost opgericht die dient als schakelpost voor de elektrische bovenleidingen...

De spoorinstallaties in Zichem zijn beperkt tot twee hoofdsporen terwijl het oude seinhuis verdwijnt omdat de functie ervan overgenomen wordt door het automatisch blok.

De in Molenstede en Diest uit te voeren werken zijn belangrijker want in Molenstede werd de oude bocht die slechts een maximumsnelheid van 90 km/u toeliet, vervangen door een nieuwe die goed is voor 120 km/u. Ook in Diest werden de nieuwe wijksporen langer en de doortrit van het station zal mogelijk zijn aan 120 km/u. Een nieuw dienstgebouw is opgericht evenals een al-relaisseinhuis dat de vroegere blokposten vervangt terwijl een traktie-onderstation instaat voor de voeding van de bovenleiding van de elektrische spoorlijn. Het perron tenslotte wordt uitgerust met een luifel.

In Aarschot vertonen de spoorweginstallaties een ingewikkelder structuur door het feit dat zij een driehoek vormen met als zijden de volgende verbindingen : Antwerpen - Lier - Aarschot - Leuven, Antwerpen - Lier - Hasselt en Leuven - Aarschot - Hasselt.

De nu toegelaten snelheid is verschillend over die drie zijden van de driehoek en voor wat de rechtstreekse verbinding van Antwerpen naar Hasselt betreft is ze over die zijde van de driehoek beperkt tot 40 km/u. De NMBS had plannen voor werken die een hogere snelheid mogelijk maakten, maar die zijn niet uitgevoerd geworden. Aan de twee andere zijden van de driehoek die de verbindingen Aarschot - Antwerpen en Aarschot - Leuven verzekeren zijn de nodige aanpassingswerken voltooid en is een snelheid van 120 km/u toegelaten.

De kruising van de twee soorten vervoer, het spoor- en het wegvervoer, aan de overwegen, vormt een belangrijk probleem voor de veiligheid van de twee vervoerswijzen. Daarom streeft de NMBS er naar bij elke elektrificatie van een spoorlijn de drukste overwegen te vervangen door onder- en overbruggingen en worden de andere overwegen optimaal beveiligd door automatische signalen en sluitbomen of worden vervangen door langswegen. Van de 52 bestaande overwegen langs de lijn Aarschot - Hasselt zijn er 11 afgeschaft bij het in dienst nemen van de elektrische traktie, voor 5 andere zijn de werken in uitvoering, voor 9 is al een koninklijk besluit uitgevaardigd en voor nog 19 andere is het aangevraagd. Dat betekent dat er slechts 8 overwegen overblijven waarvoor nog geen oplossing gekend is.

De nieuw geëlektrificeerde spoorlijn die Aarschot met Hasselt verbindt, vormt een belangrijke schakel in het in uitvoering zijnde intercityplan van de NMBS. Die elektrificatie laat immers toe rechtstreekse treinen in te leggen tussen Hasselt enerzijds, Antwerpen en Leuven anderzijds. De Limburgse provinciehoofdstad wordt dus volledig geïntegreerd in het elektrisch spoorwegnet van het land zodat het verbonden wordt met de andere Vlaamse provinciesteden. Na de voltooiing van de elektrificatie van de verbinding Hasselt - Tongeren - wezet voorzien in mei 1982, is de Vlaamse spoorwegdwarslijn een feit.

Die Vlaamse dwarslijn vormt, samen met de Waalse, een belangrijk element voor de uitbouw van een volwaardig net van snelle spoorverbindingen.

De twee dwarslijnen vertrekken vanuit een zelfde punt, Moeskroen, en komen in het oosten van het land ook in één punt samen, Wezet. Met de elektrificatie van het baanvak Aarschot-Hasselt is de elektrificatie van de Vlaamse dwarslijn voltooid van Moeskroen tot Hasselt.

Het eerste gedeelte daarvan verbindt de twee grote Vlaamse havens, Antwerpen en Gent en de elektrische spoorlijn tussen die twee steden werd in dienst genomen in twee fasen : Antwerpen-Sint-Niklaas in 1970, Sint-Niklaas - Gentbrugge, enkelsporig tussen Lokeren en Oostakker in 1973 en een jaar later was de lijn dubbelsporig van Antwerpen tot Gent.

Daarna was het even wachten op de verdere elektrificaties maar dan ging het aan een versneld tempo. Eind april 1980 reden elektrische treinen tussen Gent en Kortrijk en in januari 1981 kwam het oostelijk gedeelte aan de beurt met het in gebruik nemen van de elektrische dienst van Antwerpen naar Aarschot en Leuven. In mei 1981 waren de elektrificatiewerken voltooid tussen Kortrijk en Moeskroen en nu vierden wij het in gebruik nemen van de elektrische dienst tussen Aarschot en Hasselt.

De zuidelijke dwarslijn vordert aan hetzelfde tempo, want nog einde van dit jaar wordt het baanvak Bergen - Moeskroen met elektrische treinen bereiden waardoor de dwarslijn van Moeskroen tot Luik over Bergen, Charleroi en Namen tot Luik geëlektrificeerd is. In mei 1982 zal het sluitstuk van de twee dwarslijnen, Hasselt - Tongeren - Wezet - Luik, op zijn beurt door elektrische treinen worden bereiden.

Alhoewel het huidige park van elektrische lokomotieven en motorstellen nog niet toelaat het comfort gevoelig te verbeteren, wordt toch een nieuwe dienstregeling voorgesteld met rechtstreekse verbindingen naar Antwerpen.

Tussen Antwerpen en Hasselt wordt een klokvaste uurdienst aangeboden, verzekerd met elektrische trek- en duwstellen M. 2. Uit Antwerpen vertrekken de treinen vanaf 6 u 16' op het uur 16' tot 19 u 16', met stilstanden in Berchem, Lier, Aarschot en Diest. Vanuit Hasselt is het vertrek vastgesteld op het uur 34' van 5 u 34' tot 19 u 34' en worden dezelfde stations bediend.

Dat betekent in elke richting dagelijks 15 rechtstreekse treinen, in de avonden nog aangevuld met een paar treinen die in Aarschot aansluiting geven op treinen met Antwerpen, Hasselt of Diest als bestemming.

Tijdens het weekend worden die rechtstreekse treinen vanuit Hasselt verlengd naar Genk met volgende dienstregeling : het vertrek uit Hasselt is vastgesteld op het uur 37' met aankomst in Genk op het uur 55', in omgekeerde richting vertrek uit Genk op het uur 08' met aankomst in Hasselt op het uur 26'.

Tussen Hasselt en Genk vervangen ze de bestaande stoptreinen.

De frekwentie wordt evenwel beperkt tot een twee-uurdienst zodat elke zater- en zondag acht treinen in de twee richtingen rijden.

In afwachting van de levering van elektrisch traktiematerieel zal de weekdienst tussen Hasselt en Leuven tijdelijk bijna volledig verzekerd worden met diesellokomotieven.

Uit Hasselt vertrekken die treinen op het uur 21' van 8 u 21' af tot 20 u 21. Vanuit Leuven is het vertrek uur vastgesteld op het uur 53' van 7 u 53' tot 20 u 53. In de morgen- en avonden worden nog enkele treinen ingelegd, afwijkend van de klokvasten uren. De treinen bedienen in beide richtingen tussen Hasselt en Aarschot volgende stations en stopplaatsen : Schulen, Diest, Zichem, Testelt en Langdorp; van Aarschot rijden ze rechtstreeks door tot Leuven.

Aangezien tijdens de weekends elektrisch materieel ter beschikking is, wordt uiteraard gebruik gemaakt van elektrische motorstellen voor de verbinding Hasselt - Leuven.

Die klokvasten diensten worden zowel tijdens de morgen- als de avondspits aangevuld met bijkomende treinen tussen Aarschot en Hasselt of tussen Aarschot en Diest.

Naargelang de levering van elektrisch materieel vordert, zal ook het dieselmaterieel op de lijn Hasselt - Aarschot - Leuven geleidelijk worden vervangen door elektrisch. Hetzelfde geldt natuurlijk ook voor wat de rijtuigen betreft zodat in de toekomst modern materieel zal kunnen ingelegd worden.

STATISTISCHE GEGEVENS.

Lengte geëlektrificeerde sporen :

- dubbelspoor	37,6 km
- bijspoor	8,1 km
- bundelspoor	6,3 km.

Gebruikte materialen voor bovenleiding :

- aantal palen	1.475
- betonfunderingen	4.746 m ³
- compoundbovenleiding	72,5 km
- enkelvoudige bovenleiding	17,2 km.