



MEDEDELINGEN



van de

NATIONALE MAATSCHAPPIJ DER BELGISCHE SPOORWEGEN

Leuvense weg, 21, Brussel.

Uitgegeven door de PERS- EN DOCUMENTATIEDIENST

Tel. 13.18.70 — toestellen 3013 en 3057

92913

Nr 64

7 september 1956.

NADRUK GEWENST.

ELECTRIFICATIE VAN DE LIJN 161/162 BRUSSEL - AARLEN - LUXEMBURG.

H.F.G.	OK
H.D.	K
A.D.	B
P.P.	V
G.N.	J
G.D.	J
A.L.	J
P.V.G.	J

De lijn Brussel-Aarlen werd op het einde van 1858 in bedrijf genomen; het jaar daarop werd de sectie Aarlen-Sierpenich geopend, waardoor de verbinding met de lijnen van de "Compagnie des Chemins de fer du Guillaume-Luxembourg" naar Thionville en Metz werd tot stand gebracht.

Ten slotte werd op 20 Augustus 1861 de sectie Luxemburg-Trier opengesteld; dit vak voltooide de spoorweg van Oostende naar de Moezel, welke het Belgisch grondgebied over de grootste lengte doorkruist.

Men heeft het belang van de electrificatie der lijn van Luxemburg reeds sinds lange tijd ingezien, en onmiddellijk na de laatste oorlog heeft een Studiecommissie, onder voorzitterschap van de heer Edouard Ansele, onze huidige Minister van Verkeerswezen, gunstig over de verwezenlijking van die electrificatie geadviseerd.

Het electrificatieprogramma werd in 1953 goedgekeurd, en korte tijd nadien besloten de Luxemburgse Spoorwegen, die zich volkomen bewust waren van het internationaal belang van die grote verkeersweg, de electrificatie door te trekken tot Luxemburg, met toepassing van de Belgische techniek (3 000 volt gelijkstroom).

Zo zal de elektrische tractie, minder dan 100 jaar na de opening van de lijn Brussel-Aarlen, de stoomtractie vervangen.

+ + +

Er is een grote verscheidenheid in het reizigersverkeer van de lijn Brussel-Namen-Luxemburg.

Het basenvak Brussel-Ottignies bedient een groot gedeelte van de Brusselse randgemeenten, met al de karakteristieken die uiteraard daaraan verbonden zijn.

De reizigers naar de verder gelegen plaatsen zullen, dank zij de electrificatie, gezegend worden met de voordelen van het gemoderniseerd net : snelheid, cadancering van de dienstregelingen, frequentie, comfort; en het staat vast dat dit nieuw dienstbetoon de cliëntele zal doen toenemen en tevens de ontwikkeling van de doorlopen gewesten zal bevorderen.

+ + +

De reizigersdienst die vanaf 30 September e.k. ingericht wordt, zal zeer interessante verbeteringen omvatten.

Tussen Brussel en Luxemburg zullen zes directe treinen, vertrekkende uit Brussel-Zuid, namelijk één trein om de drie uren, het traject afleggen in 2 u 47 met halten te Ottignies-Gembloux - Namen - Ciney - Marloie - Jemelle - Libramont - Marbehan - Aarlen.

Alleen de laatste van die treinen zal, gelet op het late uur, Aarlen als eindpunt hebben.

In tegenovergestelde richting zullen zes treinen in dezelfde regelmaat lopen.

Op het baanvak (L.W.) - Namen zal een intensiever verkeer ingericht worden; tussen 6 u 30 en 23 u 30 zullen 20 directe treinen het traject afleggen in 40 minuten. De cliëntele zal aldus, voor elke rijrichting, over ten minste een directe verbinding per uur beschikken.

Op het traject Brussel-Ottignies-Waver zal de bestaande dienst met dezelfde frequentie behouden worden (een semi-directe trein en een omnibustrein per uur).

Tussen Ottignies en Namen zal, op de spitstijden om het uur en in de kalme perioden om de twee uren, een omnibustrein rijden in de beide richtingen. De rijtijd zal van 59 tot 36 minuten worden verminderd.

Voorbij Namen zal de omnibusdienst Namen-Jemelle verzekerd worden met een electrisch motorwagenstel dat te Namen afgehaakt wordt van de uit Brussel komende gecadanceerde directe trein, terwijl tussen Jemelle en Aarlen dezelfde dienst verzekerd wordt met een electrisch motorwagenstel dat te Jemelle met de directe trein Brussel-Luxemburg toekomt.

De reizigers voor de tussenstations van de baanvakken Namen-Jemelle en Jemelle-Aarlen zullen dus niet meer moeten overstappen.

Een aanvullende dienst zal in deze organisatie voor de behoeften van de plaatselijke cliëntele opgenomen worden.

In de omgekeerde richting zullen de reizigers van de tussenstations dezelfde faciliteiten genieten, want de elektrische motorwagengstellen van de omnibusdienst zullen te Jemelle of te Namen, volgens het geval, opnieuw aan de directe treinen gekoppeld worden.

Het omnibustraject Namen-Jemelle zal in 63 minuten worden afgelegd in plaats van 80 tot 90 minuten zoals thans geschiedt; van Jemelle tot Aarlen zullen de omnibustreinen er 81 minuten over doen in plaats van 110.

Tussen Aarlen en Luxemburg zal de rijtijd van 42 minuten tot 32 minuten worden verminderd.

Ten slotte zullen de dienstregelingen van de aansluitende lijnen en van de autobusdiensten der provincies Namen en Luxemburg aangepast worden om aansluiting te geven met de elektrische treinen, zodat de verbeteringen op de grote lijn ook ten goede komen aan de bevolking die niet aan deze lijn gevestigd is.

Wat het internationaal verkeer betreft zal de elektrische tractie in de plaats van de stoomtractie komen, niet enkel tot Luxemburg maar tot Metz, want de electrificatie van het baanvak Luxemburg-Metz, zal eveneens op 30 September 1956 in dienst worden gesteld.

Op het einde van Juli 1957 zullen de elektrische treinen kunnen doorlopen tot Bazel en er zal dan op het traject Brussel-Bazel een tijdwinst van 2 uren verwezenlijkt worden.

De voordelen welke de nieuwe tractie-wijze met zich brengt, beperken zich niet tot de snelheid en de frequentie doch strekken zich vanzelf uit tot het comfort van de reizigers.

Al de directe treinen Brussel-Luxemburg en Brussel-Namen en al de gecadanceerde omnibustreinen der secties Ottignies-Namen, Namen-Jemelle en Jemelle-Luxemburg zullen samengesteld zijn uit elektrische tweewagenmotorstellen van het allerlaatste model (type 1955).

Dit modern materieel biedt aan de reizigers 28 plaatsen in 1e klasse en 143 plaatsen in 2e klasse; verlichte binnenvoettreden vergemakkelijken het in- en uitstappen zowel op de hoge als op de lage perrons.

Aan de binnenuitrusting werd er een bijzondere zorg besteed: elektrische verwarming met automatische regeling, fluorescentieverlichting, beslag van duralumin, opvulling van de zittingen in 2e klasse, lichtkleurig houtwerk, brede vensteropeningen enz.

Ten slotte zullen de reizigers der directe treinen Brussel-Luxemburg volgende winter de warme dranken kunnen waarderen die voor hen door de barman van de Internationale Slaapwagensmaatschappij zullen bereid worden in de moderne keuken die speciaal is ingericht in elk electrisch motorwagenstel dat voor die dienst is bestemd.

Deze korte uiteenzetting zou onvolledig zijn als daarin alleen een beschrijving werd gegeven van de verbeteringen aan de reizigersdienst.

Lijn 161-162 Brussel-Namen-Aarlen is inderdaad een belangrijke lijn niet alleen voor het reizigersverkeer, doch ook voor het goederenverkeer. Ze maakt deel uit van de internationale verkeersweg die de haven van Antwerpen verbindt met haar industrieel achterland Luxemburg-Lotharingen-Saarland.

Die vervoerweg is van Antwerpen tot Namen verdubbeld door de lijn Antwerpen-Mechelen-Leuven-Ottignies-Gembloux-Ronet-Namen die insgelijks geëlectriceerd is. Voorbij Namen is hij verdubbeld door de lijn Namen-Dinant-Bertrix-Athus die "Athus-Maas" wordt genoemd.

Op de beide lijnen Namen-Aarlen-Athus en "Athus-Maas" met een totale lengte van 325 km, d.i. 6,5 % van het net, is er jaarlijks een verkeer van 4 milliard gesleepte tkm, d.i. 15 % van het gezamenlijke verkeer van het net.

De lijn "Athus-Maas" waarop de tractie reeds gemoderniseerd werd door de indienststelling van diesellocomotieven, zal in de toekomst een gedeelte van haar verkeer aan de lijn Aarlen-Namen afstaan zodat de electrificatie hier haar hoogst mogelijke rendement kan bereiken.