

Lijn 50A Brussel-Zuid - Gent-Sint-Pieters - Brugge - Oostende

Opening: Gent - Oostende: 1838
Brussel-Zuid - Gent: 1933

Concessiehouders:

- Belgische Staat: 1838-1926
- NMBS: 1926-2005
- Infrabel: 2005 -

Elektrificatie: 1954

Totale lengte: 114,3 km

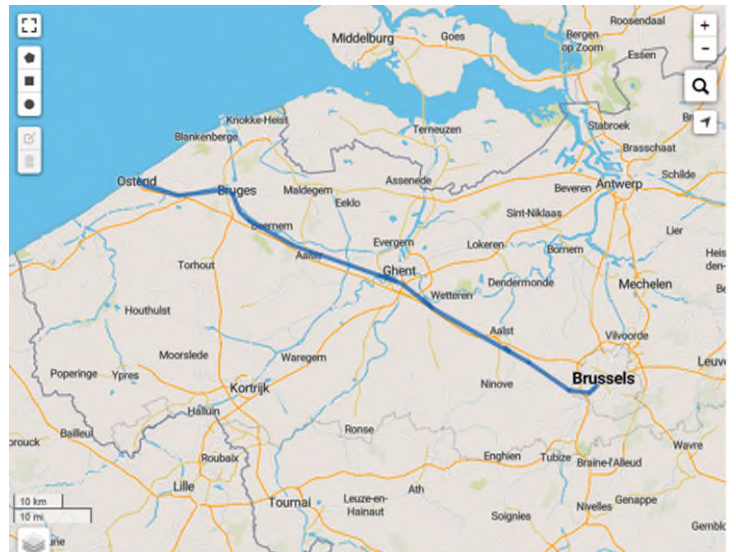
Kunstwerken:

Bruggen: over het kanaal Brussel-Charleroi, over de Dender, over de Leie, over het Schipdonkkanaal, overbruggingen en onderdoorgangen voor het autoverkeer of voor aansluiting op andere spoorlijnen

Viaduct: van Brussel-Zuid, Pedeviaduct

Bediende stations: Brussel-Noord, Brussel-Centraal, Brussel-Zuid, Gent-Sint-Pieters, Drongen, Landegem, Hansbeke, Bellem, Aalter, Maria-Aalter, Beernem, Oostkamp, Brugge, Oostende

In een notendop: Lijn 50A verbindt Brussel-Zuid met Oostende. De lijn bestaat uit verschillende baanvakken, elk met hun eigen geschiedenis en kenmerken. Het eerste baanvak, tussen Gent en Oostende, werd in dienst gesteld in 1838 en was een van de eerste lijnen in België. Het tweede baanvak is de expreslijn tussen Gent en Brussel-Zuid. Dat werd in twee fasen aangelegd: een eerste stuk in 1923 en een tweede stuk in 1933.



© Infrabel

Historiek

Na de opening van het baanvak Mechelen - Brussel in 1835 ging de Belgische staat verder met de aanleg van zijn eerste groep spoorlijnen die een stervormig net met vier takken vormde. Antwerpen werd bereikt in 1836, Gent in augustus 1838 en de zogenaamde 'westelijke' lijn werd op 28 augustus van datzelfde jaar via Brugge verlengd tot Oostende.

Om van Brussel naar Oostende te rijden, moesten de goederen- en reizigerstreinen lijn 50 (geopend in 1856) nemen tussen Brussel-Noord¹ en Gent en vervolgens het baanvak van Gent naar Oostende. De verbinding Brussel - Oostende nam op dat moment veel tijd in beslag door het grote aantal stations, vertakkingen en andere vertragende elementen.

Tijdens de 19e eeuw kende het reizigers- en goederenvervoer echter een sterke groei. Dit zou de Belgische staat ertoe aanzetten een expreslijn tussen Brussel en Gent aan te leggen die uitsluitend bestemd was voor reizigers en lijnnummer 50A meekreeg.

Deze expreslijn Brussel – Gent werd uitgerust met de meest vooruitstrevende technologie op het vlak van veiligheid met:

- Veel baanvakken in een recht stuk en ruime bochten;
- Geen tussenstations en geen overwegen;
- Talrijke kunstwerken en grondwerken om te garanderen dat er quasi geen helling is;
- Aansluitingen op bestaande lijnen bij Gent (Melle) en aan weerszijden van Denderleeuw;
- Om veiligheidsredenen mochten de sporen die op deze lijn werden aangesloten geen gelijkgrondse kruisingen hebben. In plaats daarvan werden ze dus uitgerust met fly-overs.



Spoorwegbrug in Gent (Ref. Z08412A)

De grote werkzaamheden begonnen in de jaren 1910, maar werden onderbroken tijdens de Eerste Wereldoorlog. Enkel het nieuwe station Gent-Sint-Pieters zou vóór 1914 voltooid worden. Tijdens de Grote Oorlog raakten verschillende stations en structuren vernield.

Uiteindelijk werd het eerste baanvak van de expreslijn, tussen Gent en Denderleeuw, op 1 juni 1923 ingehuldigd. 10 jaar later, op 1 juni 1933, volgde een tweede baanvak dat Denderleeuw verbond met Brussel-Zuid.

¹ Om vanuit Brussel-Noord naar Gent te sporen, moest je oorspronkelijk via Mechelen reizen.



Postkaart van de ruïnes van het station Oostende (Ref. Z00974)

Vanaf dan waren er dus bedieningen naar Brussel-Zuid mogelijk, en rechtstreekse treinen zorgden nu voor een snelle verbinding naar de Kust!

Elektrificatie

Onmiddellijk na het einde van de Tweede Wereldoorlog stond de elektrificatie van het net bovenaan op de agenda, bij de wederopbouw van de Belgische spoorwegen. De lijn Brussel - Oostende werd beetje per beetje geëlektrificeerd: op 27 februari 1954 was het baanvak Brussel - Aalst - Gent klaar, in juni volgde het baanvak Gent - Oostende.

Lijntracé

Lijn 50A onderging vervolgens verschillende verbeteringswerken.

In 1994 besliste Infrabel het baanvak Gent - Brugge geleidelijk op vier sporen te brengen omwille van het drukke reizigers- en goederenverkeer op dit traject. De kuststreek vormt namelijk niet alleen een toeristische trekpleister, ze is ook een belangrijke economische toegangspoort tot de havens van Zeebrugge en Oostende. Bovendien moesten de langzame goederentreinen en de steeds snellere reizigerstreinen over dezelfde sporen. Die situatie was niet optimaal, zeker niet tijdens de piekuren en in het hoogseizoen (toerisme naar de kust).

De aanleg van een derde en vierde spoor tussen Gent en Brugge maakt het mogelijk de toename van het aantal treinen op te vangen en de doorstroming van het verkeer te verbeteren. De snelle treinen rijden voortaan via de middelste sporen, terwijl de tragere treinen de buitenste sporen nemen. Op die manier kunnen de treinen elkaar op geen enkel moment hinderen.

Het baanvak tussen Gent en Brugge heeft zes stopplaatsen (Drongen, Hansbeke, Bellem, Maria-Aalter, Beernem en Oostkamp) en twee stations (Landegem en Aalter).

Alle perrons, luifels, overkappingen en fietsenstallingen werden in samenwerking met NMBS gerenoveerd.

Op een aantal plaatsen werden ook geluidsschermen geïnstalleerd. Infrabel is momenteel bezig met werken rond de stopplaatsen Oostkamp en Maria-Aalter. Er wordt ruimte vrijgemaakt voor de aanleg van het derde en vierde spoor, bestaande tunnels worden vervangen door nieuwe en de stationsomgeving wordt heringericht.



In de hoofdstad is het baanvak tussen Sint-Katharina-Lombeek en Anderlecht sinds 2018 op vier sporen gebracht. Het maakt deel uit van het Gewestelijk Expresnet,

Werken verdubbeling sporen tussen Gent en Brugge, 2007 (Ref. L3081-02)

bedoeld om de mobiliteit per spoor van en naar Brussel te optimaliseren.

De kunstwerken



Elektrisch postmotorstel op het viaduct van Sint-Anna-Pede (Ref. M038-005)

Via tal van bruggen kunnen verschillende waterwegen overgestoken worden: het kanaal Brussel - Charleroi net buiten de hoofdstad, de Dender in de buurt van Denderleeuw, de Schelde en de Leie bij Gent en vele kanalen in Vlaanderen.

Doordat ervoor gekozen werd overwegen absoluut te vermijden op het 'expres'-baanvak tussen Brussel en Gent, werden er tal van overbruggingen en onderdoorgangen gecreëerd voor het autoverkeer of voor

de aansluiting op andere spoorlijnen (in plaats van gelijkgrondse kruisingen).

De aanleg van het baanvak tussen Brussel en Sint-Katharina-Lombeek vormde de gelegenheid bij uitstek om een groot aantal kunstwerken in gewapend beton op te trekken, in plaats van te kiezen voor de tot dan toe gangbare constructies in baksteen of metaal. Veel van deze bruggen verdwenen echter toen de lijn op vier sporen werd gebracht.



Vierendeelbrug op lijn 50A te Brugge (Ref. L3704-34)

Het is vooral het Pedeviaduct, met zijn 26 betonnen bogen, dat een opmerkelijk en beschermd kunstwerk vormt. Het werd van twee naar vier sporen gebracht door de funderingen te versterken en op elke pijler metalen schoringen te plaatsen om zo aan weerszijden van de bestaande sporen een extra spoor te creëren in 'uitkragende liggers'.

Aansluitingen

50A/1: Brussel-Klein-Eiland - Y Brussel-Klein-Eiland

50A/2: Y Sint-Katarina-Lombeek - Denderleeuw

50A/3: Denderleeuw - Y Welle

50A/4: Y Meulewijk - Y Melle

50A/5: Y Oostkamp - Brugge

50A/6: Gent-Sint-Pieters - Y Snepbrug

Catherine Walravens

Juni 2013

Beknopte bibliografie

- Artikels:** De Nieuwe Lijn Brussel Zuid - Denderleeuw (slot). Spoor- en Tramwegen; Vol. 6 ; n° 24, 21-11-1933, p.629-631, K713714
- De Nieuwe Lijn Brussel Zuid – Denderleeuw, Spoor- en Tramwegen; Vol. 6 ; n° 23, 07-11-1933, p.597-600, K713713
- Inauguration du service électrique sur la ligne 50 A. Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB, 01-03-1961, p. 17, K21551
- Inwijding van de elektrische dienst op de lijn 50 A, Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS, 01-03-1961, p.17, K21552
- L'électrification en Belgique. La ligne Bruxelles-Littoral, Notre métier, n° 354, 23-06-1952, p.7, K700458
- Werken aan spoorlijn 50A tussen Gent en Brugge in cruciale fase. Infrabel legt treinverkeer drie weekends volledig stil. Bouwkroniek, 16-02-2007, p.15, K40608
- DELIE M. 50 ans de traction électrique sur Bruxelles-Ostende. Journal du Chemin de Fer, n° 141, 09-10-2004, p.18-23, K37766
- DELIE M. 50 jaar elektrische tractie op de lijn Brussel – Oostende. Spoorweg Journaal, n° 141, 09-10-2004, p.18-23, K37767
- HERTOGS C. Infrabel a achevé la ligne 50A pour le RER, Journal du Chemin de Fer, n° 236, 08/09- 2020, p.16-21, K709914
- HERTOGS C. Infrabel voltooit GEN-spoorlijn 50A. Spoorweg Journaal, n° 236, 08/09-2020, K709913
- VANDERBORGHT J., MARCHAL A. L'électrification de Bruxelles-Ostende. Rail et Traction, 01-06-1950, p. 6-8, K37729
- WAEYAERT F. Drie verjaardagen: 150 jaar spoor te Brugge en Oostende, 125 jaar spoor te Blankenberge, 120 jaar spoor te Heist II, Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS, n° 9, 01-09-1988, p.4-9, K569616
- WAEYAERT F., Drie verjaardagen: 150 jaar spoor te Brugge en Oostende, 125 jaar spoor te Blankenberge, 120 jaar spoor te Heist, Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS, n° 8, 01-08-1988, p.3-7, K569613
- Boeken:** Verdubbeling spoorlijn Gent - Brugge. Eerste fase: Gent – Landegem, Brussel, 2004, 15 p., P701154
- LANGERAERT F.; DEGROOTE K. Hansbeke en spoorlijn 50A. 175 jaar geleden reed de eerste trein door Hansbeke en Landegem. Stationsproject Hansbeke. Ideeën over stationsbuurt- en dorpskernvernieuwing. (Uittreksel uit het Heemkundig tijdschrift: "Het Land van Nevele", XLIV, juni 2013, aflevering 2, p 1 tot 74), Nevele (Poesele), Heemkundige Kring 'Het Land van Nevele', 2013, 74 p. A555287

Voor een grondiger zoekopdracht kunt u onze database raadplegen met de volgende trefwoorden:

Bibliotheekcatalogus: Lijn 50A Brussel-Zuid - Gent-Sint-Pieters - Brugge - Oostende
Museumcollectie: Lijn 50A Brussel-Zuid - Gent-Sint-Pieters - Brugge - Oostende