

## Sint-Niklaas – Mechelen elektrisch

Op 19 maart II. werd de spoorlijn Sint-Niklaas – Mechelen plechtig ingereden. Voor de redactie van dit tijdschrift was dit een welkome gelegenheid om het baanvak even onder de loep te nemen, hierbij dankbaar gebruik makend van de brochure die onze persdienst bij dergelijke gelegenheden uitgeeft.

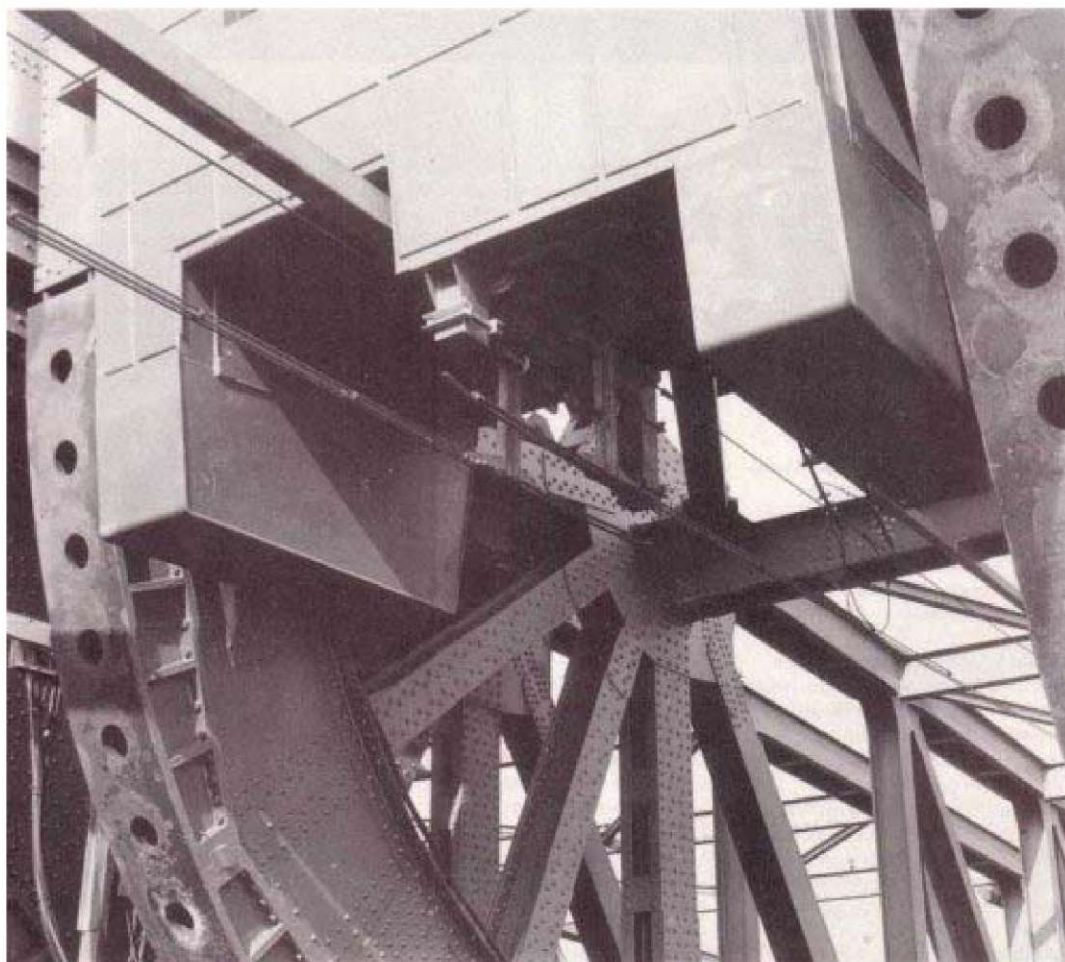
### Sommaire

[Een terugblik](#)

[Een moderne spoorlijn](#)

[Nieuwe dienstregeling](#)

[De toekomst](#)



Speciale bovenleidingconstructie tussen vast en beweegbaar bruggedeelte

### Een terugblik

Slechts weinigen weten dat de spoorlijn Mechelen – Sint-Niklaas, ooit een onderdeel was van een internationale spoorlijn die Mechelen met Terneuzen in Zeeuws-Vlaanderen verbond.

De eerste ontwerpen en verzoekschriften aangaande deze spoorweg werden in 1860 opgesteld door de Mechelse ingenieur en architect F.J. Bauwens.

Drie jaar later, op 22 april, werd de lijn Mechelen – Sint-Niklaas in concessie

gegeven aan F. Lancelot, advocaat bij het Hof van Beroep te Brussel. Op 10 september 1864 werd deze concessie uitgebreid met het gedeelte Sint-Niklaas – Nederlandse grens.

Omdat Lancelot ook de concessie voor het Nederlands gedeelte bezat, werd de maatschappij « Société Anonyme du Chemin de fer international de Malines à Terneuzen » gedoopt.

De naamloze vennootschap was echter geen lang leven beschoren. In 1868 trok de Belgische overheid de concessie in omdat de meeste van de werken nog niet uitgevoerd waren.

Nog datzelfde jaar, op 16 juni, werd de lijn nogmaals in concessie gegeven. Nu aan het viermanschap Theodoor Janssens, August Wouters, Henri Van Berchem en Guillaume d'Hanens ; de benaming van de maatschappij bleef gehandhaafd.

Onmiddellijk startte men de aanleg van de enkelsporige internationale verbinding. Op 1 april 1869 werd het 5 km lange baanvak tussen Sluiskil en Terneuzen in gebruik genomen.

Het gedeelte Mechelen – Scheldebrug (te Temse) kwam op 28 juli 1870 in dienst voor de reizigers, op 12 september voor de goederen. Twee maanden later, op 11 november kon de trein over de Scheldebrug ; de spoorverbinding Mechelen – Sint-Niklaas werd een feit op 1 december.

De internationale lijn Mechelen – Terneuzen werd op 26 augustus 1871 feestelijk ingereden. Een gebeurtenis die gevierd werd met een stevige maaltijd en de nodige heildronken. De maatschappelijke zetel van de « Malines à Terneuzen » (MT) bevond zich te Sint-Niklaas. Omdat er in Sint-Niklaas al een station was, beheerd door de spoorwegmaatschappij Antwerpen – Gent, werd besloten het station gezamenlijk te gebruiken. Wel diende MT voor een eigen infrastructuur te zorgen, daar Antwerpen – Gent een andere spoorbreedte bezat. Al vlug bleek het stationsgebouw van Sint-Niklaas te klein, zodat het in 1875 uitgebreid werd.

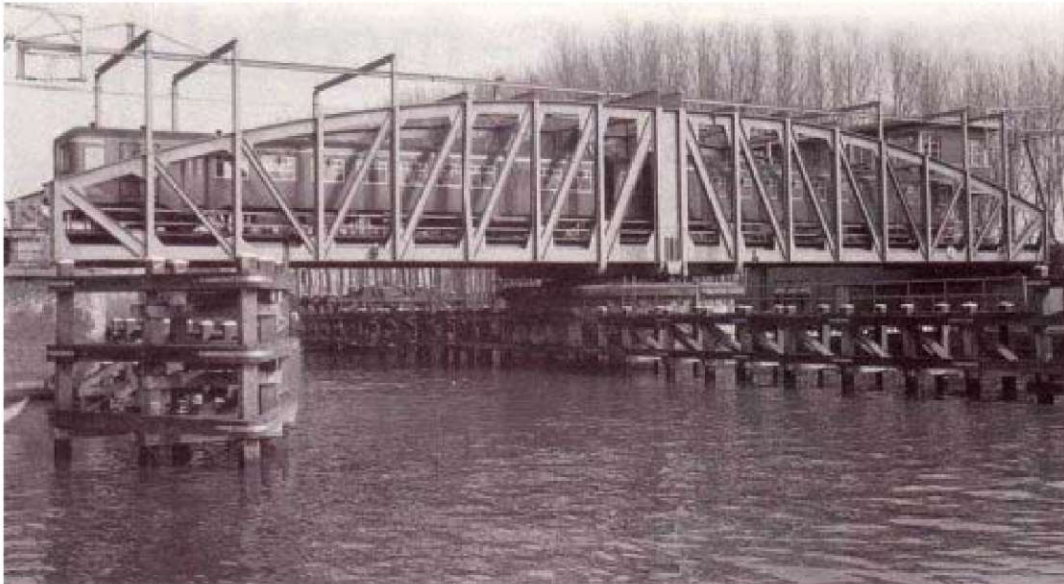
In 1891 bouwde MT een nieuwe werkplaats voor onderhoud en herstelling van de stoomlocomotieven en het getrokken materieel.

Naast de overeenkomst met de maatschappij Antwerpen – Gent werden ook met andere spoorwegmaatschappijen akkoorden afgesloten.

De MT kruiste ook andere spoorlijnen in Mechelen, Hombeek, Willebroek, Puurs, Sint-Gillis-Waas, Sluiskil en Terneuzen.

De stationsinstallaties, alsook het begin- en eindbaanvak werden samen geëxploiteerd. Tussen Terneuzen en Sluiskil reden naast MT-treinen ook treinen van de Chemin de fer de Gand à Terneuzen.

De belangrijkste kunstwerken op de internationale spoorlijn Mechelen – Terneuzen waren de bruggen te Willebroek en te Temse.



Brug van Willebroek

De eerste brug van Willebroek kwam in 1870 gereed. Zo'n veertig jaar later werden te Willebroek de sporen verhoogd voor de bouw van een nieuwe draaibrug over het Zeekanaal. Tegelijkertijd kreeg Willebroek ook een nieuwe station. In 1940 werd de spoorbrug zwaar beschadigd ; pas tien jaar later kon ze opnieuw in dienst worden genomen.

De eerste brug over de Schelde te Temse was 340 m lang, had een draaibaar gedeelte van tweemaal 23 meter en was enkel bestemd voor treinen en voetgangers. Tijdens de twee wereldoorlogen werd de brug meermaals onbruikbaar gemaakt. In 1940 werd ze zelfs totaal vernield zodat er tot 1956 gewacht moest worden vooraleer er weer treinen over de Schelde te Temse konden rijden. Op 21 januari 1948 kwam MT in handen van de NMBS en NS. De overdracht had lang aangeslept want naar verluidt werd reeds vanaf 1903 hierover onderhandeld.

### Een moderne spoorlijn

Om het elektrisch sporen mogelijk te maken waren zowel werken in volle baan, als in en rond de stations noodzakelijk.

De voeding van de bovenleiding geschiedt vanuit het nieuwe tractiestation te Willebroek. Lijn 54 is verbonden met de rest van het elektrisch net via de sectioneerposten van Sint-Niklaas en de vertakking Heike, destijds geïnstalleerd bij het onder draad brengen van de spoorlijnen Antwerpen – Gent en Mechelen – Gent.

Het spoor werd volledig vernieuwd : ballast, langgelaste spoorstaven en betonnen dwarsliggers, een klus waarvoor de vernieuwingstrein P 811 werd

ingezet. Op sommige plaatsen werd de smalle bedding verbreed om het ballastbed op zijn plaats te houden en zodoende een veilige exploitatie te waarborgen.

De seininrichting werd aangepast aan de hogere snelheid van 120 km/u. terwijl aan de overwegen halve sluitbomen geïnstalleerd werden.

De vertakking Heike, alsook de eerste kilometer van lijn 54, werd dubbelsporig gemaakt, om bij eventuele vertragingen op lijn 54 de spoorlijn Mechelen – Gent tijdig te kunnen vrijmaken. De snelheid op de vertakking werd van 40 op 90 km per uur gebracht.

Te Leest kon door de bouw van een overbrugging een overweg afgeschaft worden.

Omdat de windverbanden van de metalen draaibrug over het zeekanaal te Willebroek in het elektrisch ruimteprofiel drongen, moesten deze worden verhoogd.

Naast de bouw van een tractieonderstation bij de splitsing van de lijn naar Boom en Puurs werd het stationsemplacement aangepast. In het station werd tevens een al-relaisseinhuis geïnstalleerd. In Puurs werd het sporenschema aangepast aan de toekomstige functie van overstapstation. In de nabije toekomst zullen de treinen van de IR-verbinding Leuven – Sint-Niklaas aansluiten op de treinen van en naar Antwerpen, via Boom. In het station werd eveneens een al-relaisseinhuis geïnstalleerd.

Het tegengewicht van de klapbrug over de Schelde te Temse drong in het elektrisch ruimteprofiel zodat een uitsparing noodzakelijk was. Om de brug te laten open- en dichtgaan is de bovenleiding beweegbaar. Er zijn nu nog twee perronsporen in plaats van drie en de toegelaten snelheid is op 60 km/u. gebracht. In het station werd een al-relaisseinhuis geïnstalleerd.



Tractieonderstation van Willebroek

### Nieuwe dienstregeling

Op zondag 2 juni werd de rechtstreekse IR-verbinding Sint-Niklaas – Puurs – Mechelen – Leuven tot stand gebracht.

Door het onder draad brengen van de lijn kon de rijtijd met 6 minuten verminderd worden waardoor er te Sint-Niklaas opnieuw een prima aansluiting is met de Intercity's naar en van Lokeren, Gent, Brugge en Oostende.

Op zon- en feestdagen start in beide richtingen de treindienst 1 uur vroeger om een lange dagtrip naar Zee of Ardennen mogelijk te maken.

Aan de verbinding Puurs – Antwerpen, via Boom wordt niets gewijzigd zodat een busdienst er gehandhaafd blijft die op werkdagen aansluit op de treinen van en naar Antwerpen.

## De toekomst

Na elektrificatie van het enkelsporig baanvak Puurs – Boom start de NMBS met een treindienst Antwerpen – Puurs en terug, met te Puurs aansluiting van en naar Leuven en Sint-Niklaas. De snelste verbinding tussen Temse, Bornem, Puurs, Willebroek en Antwerpen loopt dan via Boom. Maar dat gebeurt pas ten vroegste in 1987.