

# lijn 59

## antwerpen-gent

### Hoe ze groeide

De lijn 59 kan bogen op een merkwaardige geschiedenis die aanvangt op 19.7.1832.

Het is, inderdaad, bij toepassing van de wet van die datum dat de regering, na eindeloze discussies, besloot de lijn Antwerpen - Gent openbaar aan te besteden. De concessie, de eerste voor een spoorlijn bestemd voor een openbare dienst, werd, niet zonder hevige tegenstand, op 16.11.1842, verleend aan ir. De Ridder van St-Niklaas, die samen met ir. Simons in 1835 de eerste spoorlijn voor reizigersverkeer op het vasteland had aangelegd tussen Brussel en Mechelen. Ir. De Ridder, die overigens een vergunningsaanvraag ingediend had voor het aanleggen van een rechtstreekse lijn Antwerpen - Gent via St-Niklaas - Lokeren om de omweg via Mechelen - Dendermonde te vermijden, legde toen, geheel met eigen middelen, de 18 km aan van de sectie St.-Niklaas - Vlaamsch Hoofd. Op 3.11.1844 opende hij zelf de exploitatie van de lijn. Inmiddels

verlengde hij, op eigen houtje, de lijn tot Gent en breidde hij ook het rollend materieel uit.

De lijn werd over haar volle lengte in dienst genomen op 9.8.1847 en dit zonder dat het aanvankelijk uitgetrokken kapitaal van 4.700.000 fr. werd overschreden.

Antwerpen - Gent was destijds, vooral op technisch gebied, vrij origineel. Hoewel de lijn 59 aangelegd was op enkelspoor, was tussen St.-Niklaas en Lokeren reeds de nodige grond gereserveerd voor een eventueel tweede spoor. De 50 km lange lijn was samengesteld uit zeven rechte stroken, onderling verbonden door bochten met grote straal. De enige helling tussen Lokeren en St.-Niklaas bedroeg amper 3,5‰ over een lengte van 1600 m. Er was slechts één kunstwerk: de Durmebrug, die bestond uit een centraal beweegbaar deel naar eigen conceptie van ir. De Ridder. De spoorbreedte bedroeg 1,151 m terwijl de eerste spoorstaven, van het Vignole-type, 22 kg/m wogen, een gewicht dat later tot 24 kg/m zou worden verhoogd. Achteraf zouden

die spoorstaven dan geleidelijk worden vervangen door stalen rails van 30,3 kg/m. De rails, die elk 4,80 m lang waren, rustten om de 0,80 m op dwarsliggers.

Het materieel was eveneens hoogst ongewoon. Alle locomotieven waren van het type 1-1-1, het zogeheten stelsel van De Ridder: het waterreservoir had de vorm van een hoefijzer en bevond zich boven de cilindervormige stoomketel en de rookkast. Die eerste tenderlocomotieven werden aanvankelijk gestookt met gewone vette steenkool, daarna met briketten. In 1862 bestond het park uit 32 rijtuigen, 67 wagens van verschillend type en 9 eenvormige locomotieven.

Ondanks de geringe breedte van het spoor hadden de wielen van de rijtuigen en middellijn van 1,10 m. Het zwaartepunt ervan werd zo laag mogelijk gehouden (de afstand tussen de railkop en de wagnvloer bedroeg oorspronkelijk 0,80 m). De kasten van de rijtuigen waren even breed als die van de rijtuigen welke op de lijnen



met normale spoorbreedte (1,435 m) reden. De koppelkettingen werden door een eenvoudige ijzeren stang vervangen: de stootbokken van al de rijtuigen werden aldus afgeschaft. Elk rijtuig had een veer die tegelijk dienst deed als trek- en schokveer. In 1896 werd de lijn samen met het materieel overgenomen door de Belgische Staatsspoorwegen; bij de overname werd, binnen de tijdsspanne van één nacht, overgeschakeld van smalspoor (1,151 m) naar de normale spoorbreedte van 1,435 m. Tot 1.2.1970, toen de Kennedytunnel officieel door een dieseltrein werd ingereeden, bleef de Schelde een grote hinderpaal voor de ontwikkeling van deze enkelsporige lijn. Reizigers die afstapten in het station Antwerpen-Linkeroever, d.i. de spoorwegnaam voor Vlaamsch Hoofd, in de volksmond ook Sint-Anneke genoemd, waren voor hun overtocht van de stroom, aanvankelijk aangewezen op stoomboten, terwijl de goederen per zeilboot of sloep werden overgezet. Het is derhalve begrijpelijk dat de lijn in die tijd hoofdzakelijk een lokale betekenis had.

### De elektrificatie van de lijn 59

Toen in 1964 beslist werd een tweede Scheldetunnel te bouwen, brak voor de lijn 59 de grote kans aan. Naast de koker voor de E-3 werd in de J.F. Kennedytunnel onder de Schelde te Antwerpen een dubbelspoorkoker gebouwd, waardoor een rechtstreekse geëlektrificeerde spoorlijn tussen het Antwerpse centrum en Gent tot stand kon komen. Hierdoor kon het Land van Waas eindelijk uit zijn spoorwegisolement ten opzichte van de Antwerpse agglomeratie gehaald worden.

De indienstneming van het geëlektrificeerde vak Antwerpen - St.-Niklaas had plaats op 27 september 1970. Behalve de eigenlijke tunnelwerken waren voor de uitvoering van dit vak belangrijke werken op het spoordomein noodzakelijk: de omvorming van het station Berchem zonder onderbreking van de exploitatie (en dit ondanks een doorrit van circa 500 treinen per dag), de aanleg van de Vestinglijn tussen Berchem en de tunnelingang kant Antwerpen, het plaatsen van een tweede spoor vanaf Antwerpen-Linkeroever tot St.-Niklaas, de ophoging van het station St.-Niklaas met de

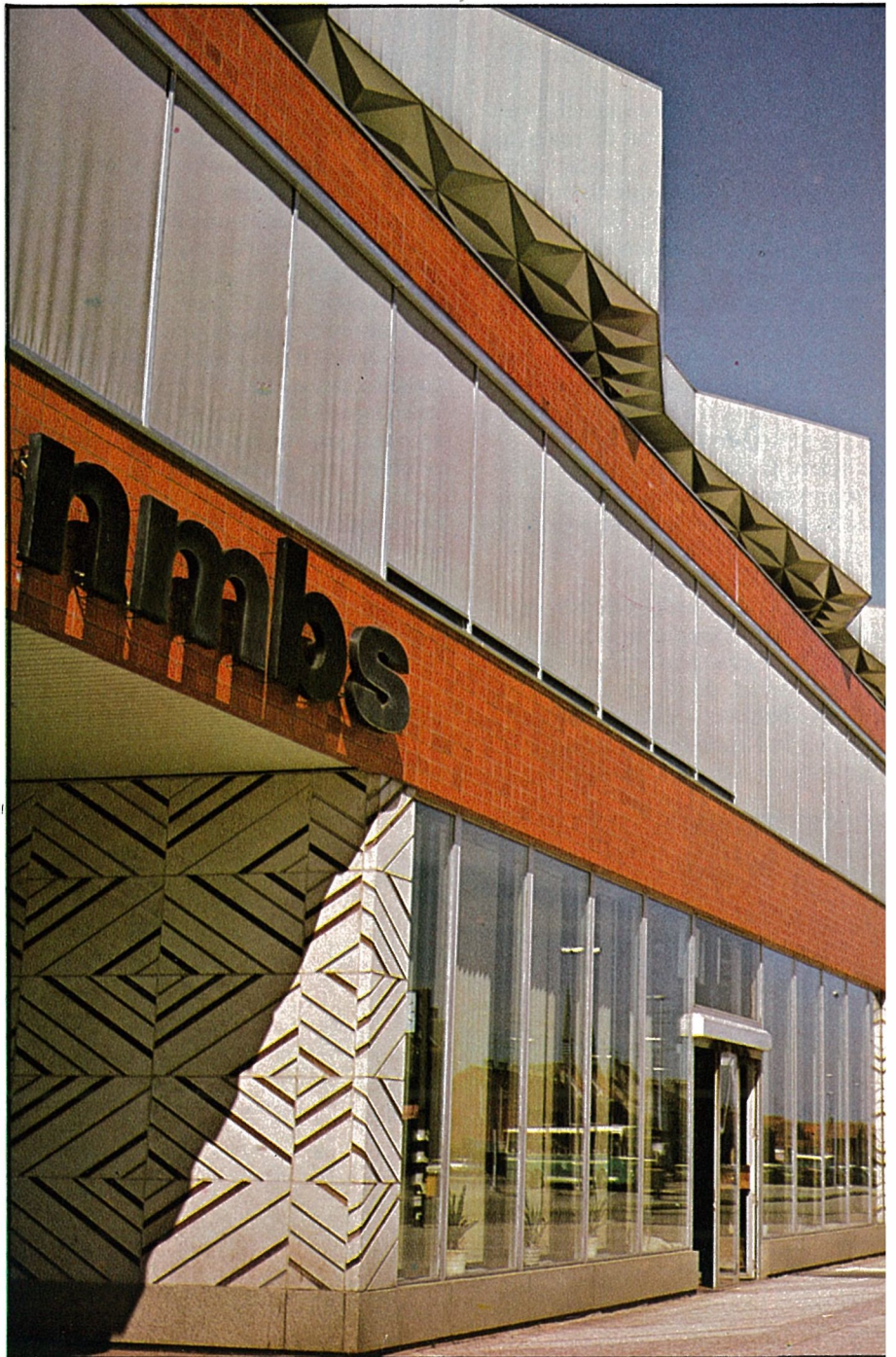
verplaatsing van de goedereninstallaties naar de oostkant van de stad.

Op 3 juni 1973, ten slotte, werd de elektrificatie van het vak St.-Niklaas - Gent werkelijkheid. Voor die gedeelte werd de elektrificatie te baat genomen om belangrijke moderniseringswerken uit te voeren: de aanleg van het tweede spoor op het baanvak St.-Niklaas - Oostakker, de bouw van het viadukt te St.-Niklaas (kant Gent), de ophoging van de sporen te Lokeren, met de verplaatsing van de goedereninstallaties ter hoogte van de industriezone aan de oostelijke stadsrand, het verleggen van het tracé

van de sporen in het station Gent-Zeehaven, de ophoging van het Oosterringspoor te Gentbrugge en de integrale modernisering van de seininrichting op het vak tussen St.-Niklaas en Gent zijn er de meest sprekende voorbeelden van.

### Betekenis van de lijn 59

Het belang van deze gemoderniseerde spoorverbinding komt wellicht best tot zijn recht wanneer de bevolkingscijfers van de rechtstreekse bediende agglomeraties, steden en gemeenten in acht worden genomen. Meer dan 1 200 000 personen, of ongeveer een achtste van de hele bevolking van het land, vallen binnen



het bereik van deze spoorverbinding. De functie van de lijn 59 bij de reizigersbediening vertoont een grote verscheidenheid.

In de eerste plaats zijn er natuurlijk de snelle treinverbindingen tussen Antwerpen en Gent die tevens de twee voornaamste centra van het Land van Waas, Sint-Niklaas en Lokeren bedienen.

Ook het doorgaand verkeer op de lijn 59 is belangrijk, voornamelijk voor de verbindingen Antwerpen - West-Vlaanderen, meer bepaald naar Brugge, Oostende en de Oostkust, en ook voor die via Kortrijk en verder naar Rijsel.

Voor het goederenverkeer, ten slotte, is de lijn 59, buiten de lokale bediening, tot op heden enkel van belang voor de industriezone op de linker-Scheldeoever, nabij Zwijndrecht en Kallo. Het doorgaand goederenverkeer Antwerpen - Gent of omgekeerd, ondervindt in de toegangshellingen van 16‰ van de Kennedytunnel een ernstige, evenwel niet onoverkomelijke handicap.

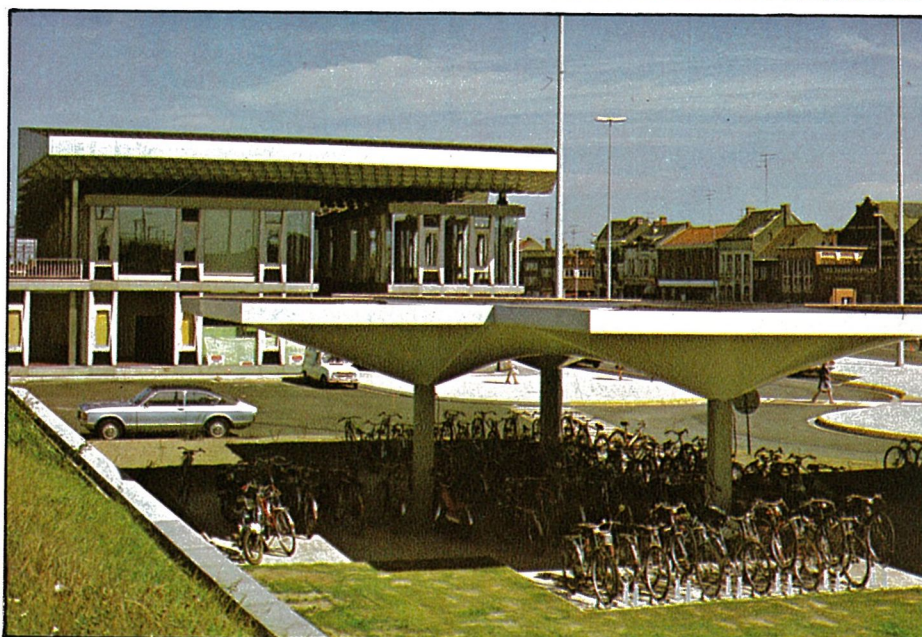
Bovendien dient er rekening mee te worden gehouden dat in het kader van de industriezone op de linker-Scheldeoever, de bouw gepland is - ten noorden van Antwerpen - van een derde oeververbinding. Deze tunnel zal in hoofdzaak afgestemd zijn op het goederenvervoer en zowel een spoor als een wegwaker omvatten.

Via die tunnel zal de lijn 59 onmiddellijk verbonden worden met het vormingsstation

Antwerpen-Noord, wat ongetwijfeld het belang van die lijn voor het goederenverkeer zal doen toenemen.



2



3

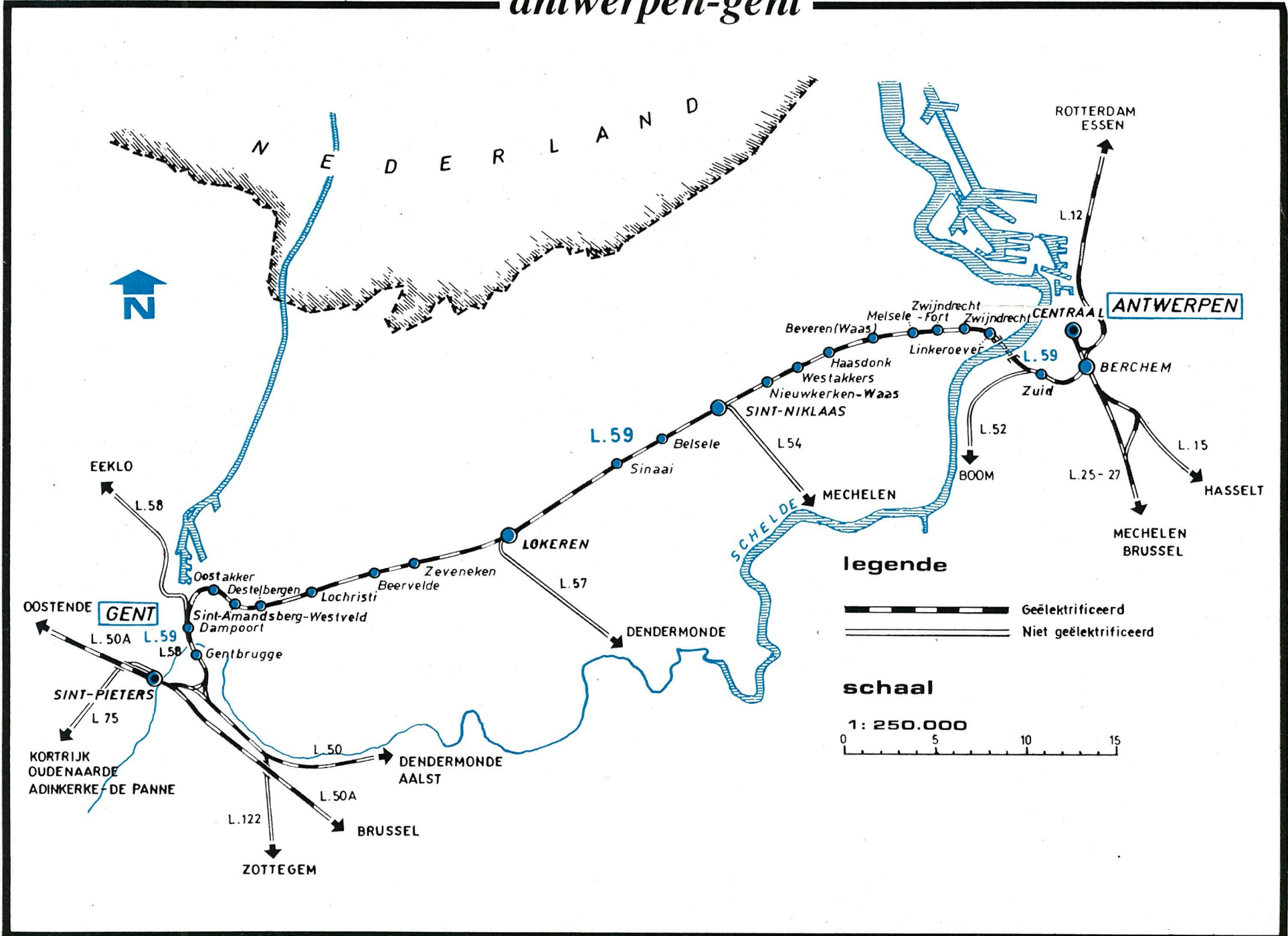


4

- 1 Sint-Niklaas
- 2 Berchem
- 3 Sint-Niklaas
- 4 Gent-Dampoort

# antwerpen-gent

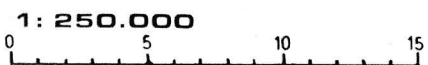
∞



## legende

- Geëlektrificeerd
- Niet geëlektrificeerd

## schaal



## Karakteristieken

### Sporen

- Lengte: Antwerpen-Centraal - Gent-Sint-Pieters ..... 65 km
- Referte-snelheid ..... 140 km/u.
- Vertragingzones:
  - Antwerpen-C. - Berchem .. 120 km/u.
  - Station Berchem ..... 60 km/u.
  - Berchem - Antwerpen-Linkeroever 90 km/u.
  - Doorrit te Sint-Niklaas ..... 100 km/u.
  - Doorrit te Lokeren ..... 120 km/u.
  - Oostakker - Gent-Dampoort 110 km/u.
  - Gent-Dampoort - driehoek Ledeberg 90 km/u.
  - Driehoek Ledeberg - Gent-Sint-Pieters ..... 80 km/u.

### Belangrijkste stations

#### • Reizigers

Stations met meer dan 1 000 opstappende reizigers per dag op de treinen van de lijn 59 (telling 1977):

Antwerpen-Centraal	3 428
Berchem	1 385
Antwerpen-Zuid	1 194
Lokeren	2 266
Gent-Dampoort	1 491
Gent-Sint-Pieters	3 354

#### • Goederen

Meer dan 10 goederenwagens gemiddeld per dag (aankomst en vertrek samen - cijfers 1977)  
Sint-Niklaas ca 60 wagens

### Voornaamste kunstwerken

#### • Berchem

Twee kokertunnels voor de lijnen 59 (reizigers: lengte 55 m - helling 20‰)

en 59-1 (goederen: lengte 80 m - helling 11,2‰) om de gelijkgrondse kruising met de drukke lijnen 25 en 27 te vermijden.

#### • Kennedy-tunnel

Tunnel onder de Schelde, waarvan het gedeelte onder de stroom gebouwd werd met de zinkmethode; totale lengte van de spoorwegkoker: 1 655 m; maximale helling: 16,9‰.

#### • Beveren

Kokerbrug onder de Rijksweg 14 Antwerpen-Gent (lengte 166 m).

#### • Sint-Niklaas

Viaduct van 700 m lengte ten westen van het reizigersstation (kant Gent).

#### • Gentbrugge

Hier werd het Oosterringspoor opgehoogd over de volledige lengte met het oog op de afschaffing van 5 overwegen. Die ophoging omvat o.m. een viaduct van 730 m lengte.

### Seinuitrusting

#### • Volle baan

- Normaal spoor: automatische blok over de volledige lengte;

- Tegenspoor: vaste tegenspoorseininrichting van

Berchem tot Lokeren en automatische blok van Lokeren tot driehoek Ledeberg.

#### • Stations

- Antwerpen-Centraal (blok 14): elektrisch seinhuis gebouwd in 1953;

- Berchem (blok 12): alrelaispost gebouwd in 1970. Dit type van seinhuis wordt thans in België nog algemeen gebouwd;

- Antwerpen-Zuid: satellietpost

bediend vanuit Berchem;

- Zwijndrecht (blok 2) en Beveren (blok 3): alrelaisposten;

- Sint-Niklaas: omvat twee alrelaisseinhuizen, nl. blok 4, die de hoofdsporen en een gedeelte van de goederenbundel bedient (gebouwd in 1971/1972), en seinhuis I voor het gedeelte kant Antwerpen van de hogergenoemde bundel en dat fungeert als trieerseinhuis voor de kop van diezelfde bundel;

- Lokeren (blok 5): alrelaispost gebouwd in 1975;

- Beervelde: alrelaispost nu nog ter plaatse bediend, zal later telebediend worden vanuit blok 9

Gent-Zeehaven;

- Gent-Zeehaven (blok 9): alrelaispost die de hoofdsporen tussen Gentbrugge en Oostakker en de inrit kant Gent-Dampoort van de goederenbundels van het vormingsstation bedient; in dienst genomen op 9.11.1975;

- Driehoek Ledeberg: de twee vertakkingen van de driehoek waar de treinen Antwerpen - Gent over rijden, worden bediend door het

alrelaisgedeelte van de blok 29

Merelbeke;

- Gent-Sint-Pieters (blok 35): elektrisch seinhuis.

### Voedingsinstallaties van de bovenleiding

• Tractieonderstations: Berchem, Lokeren, Gent-Sint-Pieters.

• Sectioneerposten: Antwerpen-Zuid, Sint-Niklaas, Gent-Zeehaven (blok 9).

## Openingsdata van de stations (S) en stopplaatsen (Stp) van de oorspronkelijke lijn 59 Antwerpen-Linkeroever - Gent-Waes (ter hoogte van Gent-Dampoort)

Antwerpen-Linkeroever (S)	26.2.1845
Zwijndrecht (S)	23.4.1849
	verplaatst op 30.12.1903
Zwijndrecht-Fort (Stp)	22.5.1922
Melsele (Stp)	1.6.1891
Beveren-Waas (S)	26.2.1845
Haasdonk (Stp)	1.7.1899
Nieuwerkerken-Waas (S)	23.4.1849
Sint-Niklaas (S)	26.2.1845
Valk (Stp)	4.8.1930
	terug afgeschaft in 1957
Belsele-Noord (Stp)	1.5.1899
Sinaai-Waas (S)	23.4.1849
Heiken (Stp)	1.10.1898
	afgeschaft in 1957
Lokeren (S)	9.8.1847
Staakte (Stp)	4.8.1930
	terug afgeschaft in 1957
Zeveneken (Stp)	1.7.1891
Beervelde (S)	9.8.1847
Lochristi (Stp)	1.10.1864
Destelbergen (Stp)	1.7.1891
Sint-Amansberg-Westveld (Stp)	4.8.1930
Oostakker (S)	1.5.1911
Gent-Waas (S)	9.8.1847