
antwerpen - leuven onder draad



De verbinding Antwerpen – Leuven die, om precies te zijn, via Lier en Aarschot loopt, is niet alleen belangrijk als nieuwe elektrische treinverbinding, een groot gedeelte ervan vormt ook een nieuwe schakel in de groeiende geëlektrificeerde Vlaamse dwarslijn die vanuit Kortrijk over Gent, Antwerpen, Lier, Aarschot en Hasselt naar Tongeren loopt en aan haar uiteinden aansluit met Luik en Rijsel.

Uit ons archief **Een belangrijke wet**

De wet van 1 mei 1834 voorzag in de aanleg van een spoorwegnet in België, met als centraal punt Mechelen en van daaruit o.m. naar het oosten een lijn via Leuven, Luik en Verviers naar de Pruisische grens. Een jaar later werd

de eerste spoorlijn tussen Brussel en Mechelen plechtig in gebruik genomen en nog een jaar later reed men door tot Antwerpen, een as die de basis vormde van wat later het dichtste spoorwegnet ter wereld zou worden. De uitbreiding in de richting van het oosten volgde korte tijd nadien : in 1837

werden de spoorlijnen Mechelen – Leuven en Leuven – Tienen officieel geopend. Hiermee waren voor Leuven echter niet alle problemen van de baan. Het station was immers, net zoals te Mechelen, buiten de stad gevestigd. De volgende jaren ondernam de gemeenteraad van Leuven stappen om die vestiging te wijzigen, maar in december 1839 deelde de toenmalige burgemeester aan de raadsleden mee te vrezen dat alle pogingen zonder een bevredigend resultaat zouden blijven. Wanneer echter, op 1 december 1842, een nieuw station, opgetrokken in duurzame materialen, het oorspronkelijke houten verving, waren toch enkele verbeteringen aangebracht, daar « Le journal des Affiches » op 4 december 1842 schreef :

« Men heeft de nieuwe statie aan den yzeren weg tegen onze stad den 1 deezer geopend. De reizigers behoeven niet meer buyten de poort te gaan; eene gekasseyde straat en plaets leyd hen tot voor de bureelen : by avondtyd zal den toegang behoorlyk verlicht worden ».

Op dat ogenblik was Antwerpen al jaren vertrouwd met het fluiten en dampen van de stoomlocomotieven, 6 jaar vroeger tufte de eerste trein vanuit Brussel via Mechelen het station Antwerpen binnen. Dat die feestdag ook reden was tot protest bewijst volgend ironisch krantenbericht : *« De een zijn dood is de ander zijn brood! Openbare verkoop van een diligentie met alle daarvoor te spannen peerden, harnassuren enz., in de herberg De Kemel, op de Peerdemarkt ».*

Het eerste station werd gebouwd in 1836 op de plaats van het huidige. Amper 7 jaar later waren er al nieuwe plannen. Op de plaats van het vorige werd in 1854 een nieuw station gebouwd dat in 1905 afgebroken en in Dendermonde heropgericht werd. Datzelfde jaar werd het huidige monumentale stationsgebouw in dienst genomen. Intussen waren ook de spoorinstallaties al heel wat uitgebreider. In 1838 kon men van Antwerpen naar Ans sporen en 5 jaar later tot Keulen. Juni 1854 was het startsein voor de indienstneming van de spoorlijn naar Rotterdam, zodat Antwerpen een spoorwegknooppunt werd nog vóór de werken van de spoorlijn naar Lier werden aangevat.

Wat een lijn lijden kan

De verbinding van Antwerpen met het oosten liet echter langer op zich wachten niettegenstaande het



Antwerpen-Centraal
Lier

stadsbestuur van Lier heel wat in het werk stelde om in het Belgische spoorwegwet opgenomen te worden. Dit duurde tot de wet van 25 april 1853 en het K.B. van 5 oktober 1853 de vergunning verleenden voor de aanleg van een spoorlijn tussen Lier en Turnhout.

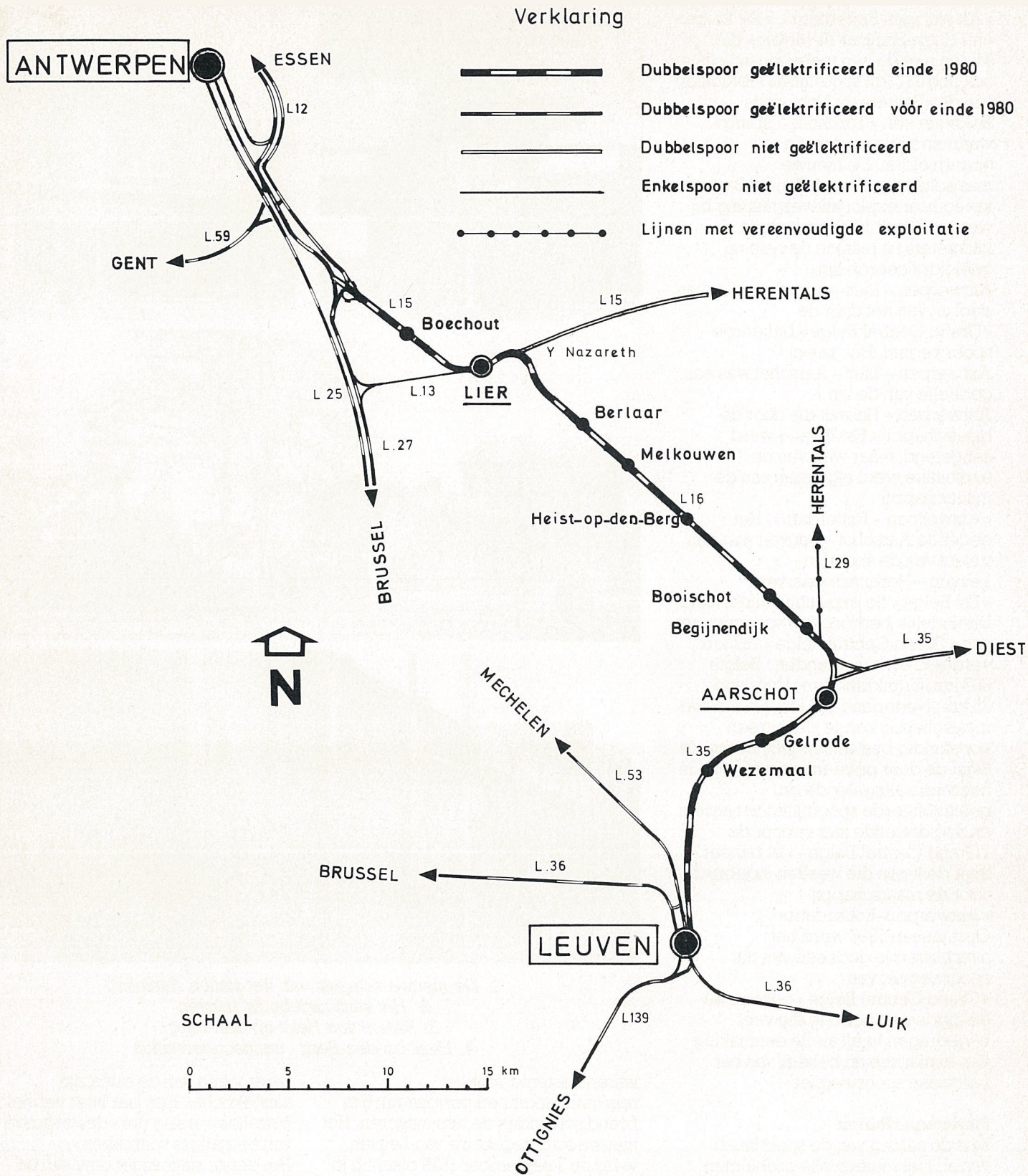
Lier was niet zo gelukkig met deze in concessie aangelegde spoorlijn die op 23 april 1855 in gebruik werd genomen. Belangrijker was immers de aansluiting op het net van de Staatsspoorweg in Kontich dat op de lijn Brussel – Antwerpen ligt. Aanvankelijk zou de staat dat 6,6 km lange baanvak voor zijn rekening nemen, maar uiteindelijk werd het in concessie gegeven aan dezelfde maatschappij die de spoorlijn Lier – Turnhout aanlegde, waardoor Lier in 1857 aangesloten werd op het staatsspoorwegnet.

In datzelfde jaar werd eveneens de aanleg voltooid van de spoorlijn Antwerpen – Lier via Boechout. Er zouden nog vijf jaar verlopen eer de wet van 12 augustus 1862 voorzag in de aanleg van een spoorlijn van

Antwerpen naar Hasselt, met aansluiting op de lijn naar Aken. Door die verbinding, welke over Aarschot liep en op 6 juni 1863 in dienst werd gesteld, werd meteen ook Aarschot met Antwerpen verbonden. Drie jaren tevoren had de privé-maatschappij « Est Belge » de concessie verkregen voor de aanleg van een spoorlijn Leuven – Herentals via Aarschot, als verlengstuk van de lijn naar Charleroi, die in 1863 werd opengesteld.

De « Grand Central Belge »

De spoorlijnen waren aangelegd en in dienst genomen door verschillende maatschappijen die elk hun eigen tarieven, hun eigen exploitatie en hun eigen voorschriften hadden. Om die verscheidenheid weg te werken beslisten een aantal maatschappijen tot de oprichting van een overkoepelend orgaan, genaamd « Grand Central Belge ». Deze nieuwe maatschappij, opgericht op 13 juni 1864, beheerde een spoorwegnet van 478 km waarvan 22 km uitsluitend voor het goederenvervoer bestemd waren. De stichtende maatschappijen waren



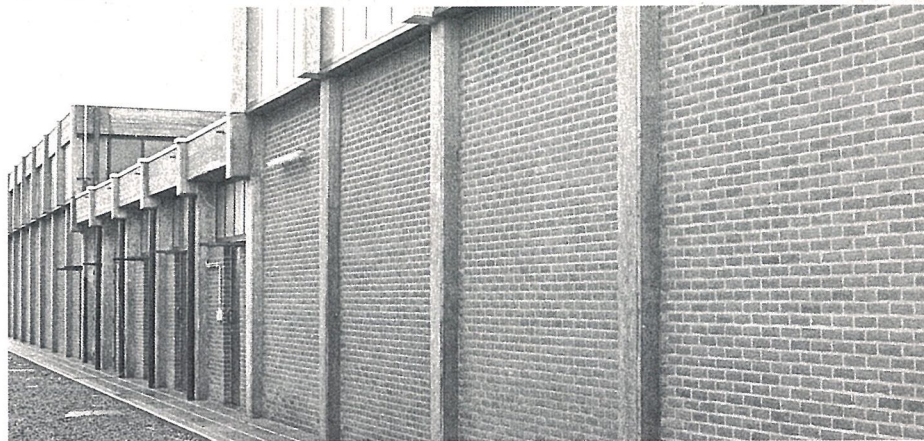
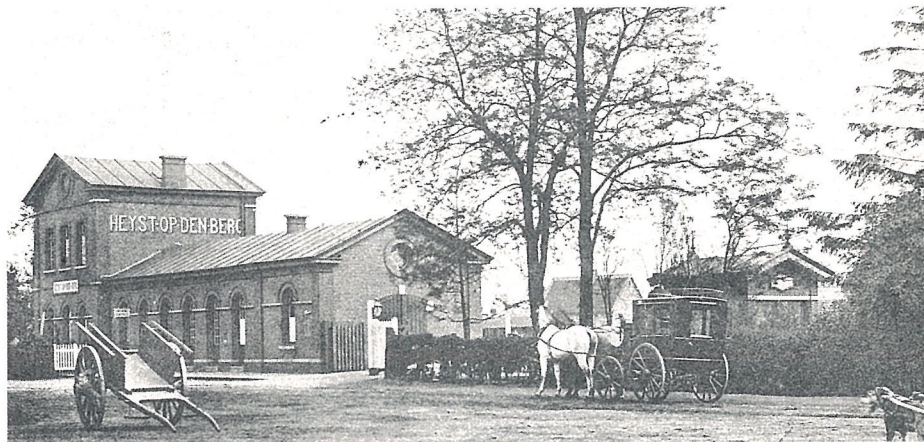
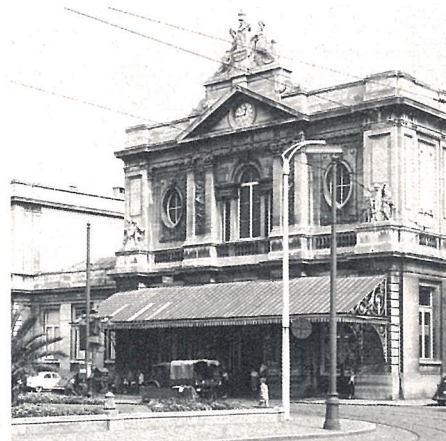
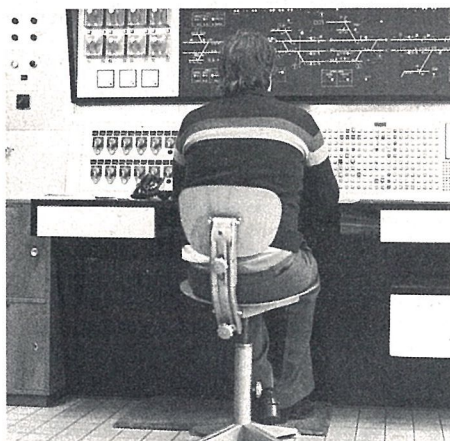
De elektrificatie van de spoorlijn Antwerpen-Lier-Aarschot-Leuven werd opgenomen in het vijfjarenplan 1976-1980. Het baanvak Antwerpen-Centraal-Mortsel was al

geëlektrificeerd zodat het onder draad te brengen gedeelte tot Lier slechts 9 km bedroeg. Daarbij kwamen dan nog de 25 km van Lier tot Aarschot en de 15 km van Aarschot tot Leuven.

« Antwerpen–Rotterdam », « Est Belge » en « Entre-Sambre-et-Meuse » die, samen met de hen toebehorende lijnen ook nog 117 km spoorlijnen inbrachten van de « Société du Nord de la Belgique » en « Turnhout–Tilburg » waarvan zij de exploitatie onderhielden. De nieuwe maatschappij « Grand Central Belge » kreeg haar exploitatievergunning bij wet van 12 juli 1865. Op enkele kilometers na maakte de hele nu geëlektrificeerde lijn, Antwerpen – Lier – Aarschot – Leuven, deel uit van het door de « Grand Central Belge » beheerde spoorwegnet. Het traject Antwerpen – Lier – Aarschot was een gedeelte van de lijn Antwerpen – Hasselt die door de maatschappij « Est Belge » werd aangelegd, maar waarvan de exploitatie werd afgestaan aan de maatschappij « Antwerpen – Rotterdam ». Het gedeelte Aarschot – Leuven was een traject van de spoorlijn Leuven – Herentals waarvan « Est Belge » de exploitatie onderhield. Uiteindelijk bedroeg het spoorwegnet van « Grand Central Belge » 767 km, verdeeld over vier landen : België 607 km; Frankrijk 5 km; Duitsland 35 km; Nederland 120 km. De nieuwe maatschappij kende slechts een kortstondig bestaan. In 1880 begon de Staat de door privé-maatschappijen in concessie aangelegde en geëxploiteerde spoorlijnen te naasten en nog datzelfde jaar verloor de « Grand Central Belge » het beheer over de lijnen die werden ingebracht door de maatschappij « Antwerpen–Rotterdam ». Op 1 januari 1897 werd het overblijvende gedeelte van het spoorwegnet van « Grand Central Belge » genaast en eindigde een periode die veel bijgedragen heeft tot de eenmaking van exploitatie en beheer van het Belgische spoorwegnet.

Stationsperikelen

Met de aanleg van de spoorlijnen waren niet meteen alle problemen opgelost. Zo was de vestiging van het derde stationsgebouw te Leuven, waar de plaats van het eerste destijds al voor enig ongenoegen had gezorgd en het tweede geen lang leven beschoren was, een twistpunt tussen Ministerie en Stad. Uiteindelijk werd het gebouw volgens de wens van de stad opgericht op de plaats van het bestaande. Het zou 18 m diep, 80 m lang worden met een spooroverkapping van 145 m breed en 45 m lang. Zeven sporen



1. De nieuwe seinpost van het station Aarschot.
2. Het stationsgebouw Leuven
3. Station van Heist-op-den-Berg
4. Heist-op-den-Berg : tractieonderstation

waren bestemd voor het reizigersverkeer en perrons van 5 m breed scheidden de tussensporen. Het nieuwe stationsgebouw van Leuven werd op 7 september 1879 plechtig in gebruik genomen. Ook Lier kende moeilijkheden met de bouw van zijn station. Bij de indienstneming van de lijn Lier – Turnhout, in 1855, was er geen stationsgebouw en werden de tiketten, tot in 1861, verkocht in het « casino ». Al vlug was het later gebouwde station te klein om de stijging van het reizigersverkeer op te vangen. In het verslag over het dienstjaar 1887-1888 lezen we dat « de gronden voor de

vergrooting van de statie zijn aangekocht ». Een jaar later vermeldt hetzelfde verslag dat « de vergrooting van de statie is voltrokken ». Het eerste stationsgebouw van de « Grand Central Belge » te Aarschot bleef in dienst tot mei 1944, toen het vernield werd door een bombardement. Het duurde tot 1950 eer het nieuwe stationsgebouw in gebruik kon worden genomen. Datzelfde jaar werden eveneens de werken aangevat van de bouw van een spooronderdoorgang die in 1951 voltooid was. In Aarschot beschikte de « Grand Central Belge » over een

belangrijke stelplaats van locomotieven, die in de loop der jaren verscheidene wijzigingen onderging. De twee seinhuizen, uitgerust met een Saxby-seininrichting, die opgericht werden na de eerste oorlog, bleven in dienst tot ze in 1976 vervangen werden door een nieuwe seinpost.

De elektrificatie

De elektrificatie van de spoorlijn Antwerpen – Lier – Aarschot – Leuven werd opgenomen in het vijfjarenplan 1976 - 1980. Het baanvak Antwerpen-Centraal – Mortsels was al geëlektrificeerd zodat het onder draad te brengen gedeelte tot Lier slechts 9 km bedroeg. Daarbij kwamen dan nog de 25 km van Lier tot Aarschot en de 15 km van Aarschot tot Leuven. In de modernisering van het Belgische spoorwagennet neemt de elektrificatie een voorname plaats in. De huidige energiekrisis is ongetwijfeld een stimulerende factor daar de elektrische energie uit verschillende bronnen kan worden opgewekt en dus minder afhankelijk is van een enkele grondstof.

Maar ook andere factoren pleiten voor de elektrificatie, ecologische zoals het milieuvriendelijke karakter van het spoorwegverkeer in het algemeen wegens de besparing van ruimte, de geringe lawaaihinder en de totale afwezigheid van uitlaatgassen; bedrijfseconomische omdat de elektrische tractie kortere rittijden en een soepele exploitatie mogelijk maakt.

Om de mogelijkheden van de te elektrificeren spoorlijn optimaal te benutten, moest zoals dat steeds het geval is, de hele infrastructuur verbeterd en aangepast worden, ten einde sneller en frequenter treinverkeer mogelijk te maken. De toegelaten snelheid werd tussen Mortsels – Lier en Aarschot – Leuven van 90 km/u. tot 120 km/u. opgevoerd, terwijl op het baanvak Lier – Aarschot voortaan 140 km/u. mag worden gereden.

Die snelheidsverhoging maakte niet alleen de vernieuwing noodzakelijk van de hele spoorbedding, maar ook van de seininstallaties die werden uitgerust met een automatisch blok. Dank zij dit systeem kon de seininrichting langs de lijn niet alleen op normaal maar ook op tegenspoor automatisch worden bediend. Daartoe werd in het station Lier een nieuw al-relaisseinhuis ingericht voor het regelen van het toezicht over het verkeer, terwijl de bestaande seinhuizen van Mortsels en Heist-op-den-Berg aangepast werden

en ook Aarschot een nieuw seinhuis kreeg. Om het treinpersoneel in contact te laten treden met de seinhuizen, die het verkeer over de spoorlijn controleren, werden langs de sporen op regelmatige plaatsen SOS-posten aangebracht.

Een nieuwigheid en tevens een unicum van het Belgisch net is wel dat de sporen in de richting Antwerpen – Leuven een gewicht hebben van 60 kg per strekkende meter, terwijl de richting Leuven – Antwerpen over normale sporen van 50 kg per strekkende meter uitgerust is. De reden hiervoor ligt in de aard van het vervoer en de richting ervan: vanuit Antwerpen vertrekken immers een groot aantal zwaar geladen ertstreinen naar de industriegebieden van Luik en Charleroi.

Karakteristieken Stationsinstellingen

• Lier

In het station Lier werden de sporen heringericht. Er zijn nu vijf perronsporen i.p.v. vier, de bestaande reizigerstunnel is verlengd en de goederenbundel aangepast zodat doorgaande treinen er nu 80 km/u. mogen rijden. Dan werd er nog een nieuw al-relaisseinhuis gebouwd dat het treinverkeer in de eigen stationsinstellingen en de nieuwe wisselverbindingen voor tegenspoor aan de vertakking Nazaret controleert. In afwachting dat het weldra operationeel wordt, is het bestaande seinhuis in het station aangepast aan de noodwendigheden van de elektrische tractie.

• Heist-op-den-Berg

De twee bestaande overbruggingen die niet voldoende hoog waren voor elektrische tractie, werden gesloopt en vervangen door een nieuwe overbrugging en een onderdoorgang voor voetgangers. Het bestaande wijkspoor werd verlengd tot 600 m, wat gepaard ging met de bouw van steunmuren in het talud. Ook werd er een nieuw elektronisch seinhuis, met de meest recente technieken inzake seininrichting, in dienst gesteld en kwam er eveneens een tractieonderstation.

• Aarschot

Hier werd een sectioneerpost (schakelpost voor de elektrische bovenleidingen) opgericht en zowel aan de vertakking Noord als Zuid werden nieuwe spoortoestellen geplaatst die een hogere snelheid mogelijk maken. In de stationsinstellingen werd tussen de

hoofdsporen 1 en 3 een centraal wijkspoor aangelegd; de goederenbundel werd verlengd en er werd een nieuwe goederenkoer aangelegd. De brug over Demer kreeg nieuwe brugdekken omdat het, vanwege de vroegere directe bevestiging van de sporen, niet mogelijk was de geplande spoorwerken uit te voeren, terwijl nieuwe brugdekken op de brug over de Laak het leggen van een tussenspoor van 2,25 m mogelijk diende te maken.

• Leuven

De noordelijke onderdoorgang voor reizigers werd verlengd langs Kessel-Lo, wat voor veel reizigers een flinke tijdbesparing betekent. Het tractieonderstation werd aangepast aan de nieuwe behoeften. In 1982 wordt een begin gemaakt met de bouw van een viaduct voor de lijn 35 (Leuven – Aarschot – Hasselt) die boven de kruising van de inrit in de sporenbundels van de lijnen 36 (Brussel – Leuven – Luik) en 53bis (Leuven – Mechelen) komt. Het is de bedoeling aldus de snelheid op lijn 35 te verhogen en de exploitatie in de stationsinstellingen vooral met het oog op de afwikkeling van het goederenverkeer, te versoepelen.

Overwegen

In het kader van de elektrificatie van een spoorlijn die leidt tot het verhogen van de snelheid en het opvoeren van de frequentie van het treinenverkeer, worden de kruisingen van de twee verkeersstromen, het trein- en wegvervoer, op de overwegen in de mate van het mogelijke afgeschaft. Over de hele lijn

Antwerpen – Lier – Aarschot – Leuven worden 37 overwegen gemoderniseerd, maar na voltooiing van alle geplande werken blijven slechts 19 van de nu bestaande 77 overwegen over. Het ligt voor de hand dat niet voor elke afgeschafte overweg een kunstwerk kan worden gebouwd.