

LOKEREN
DENDERMONDE
BRUSSEL

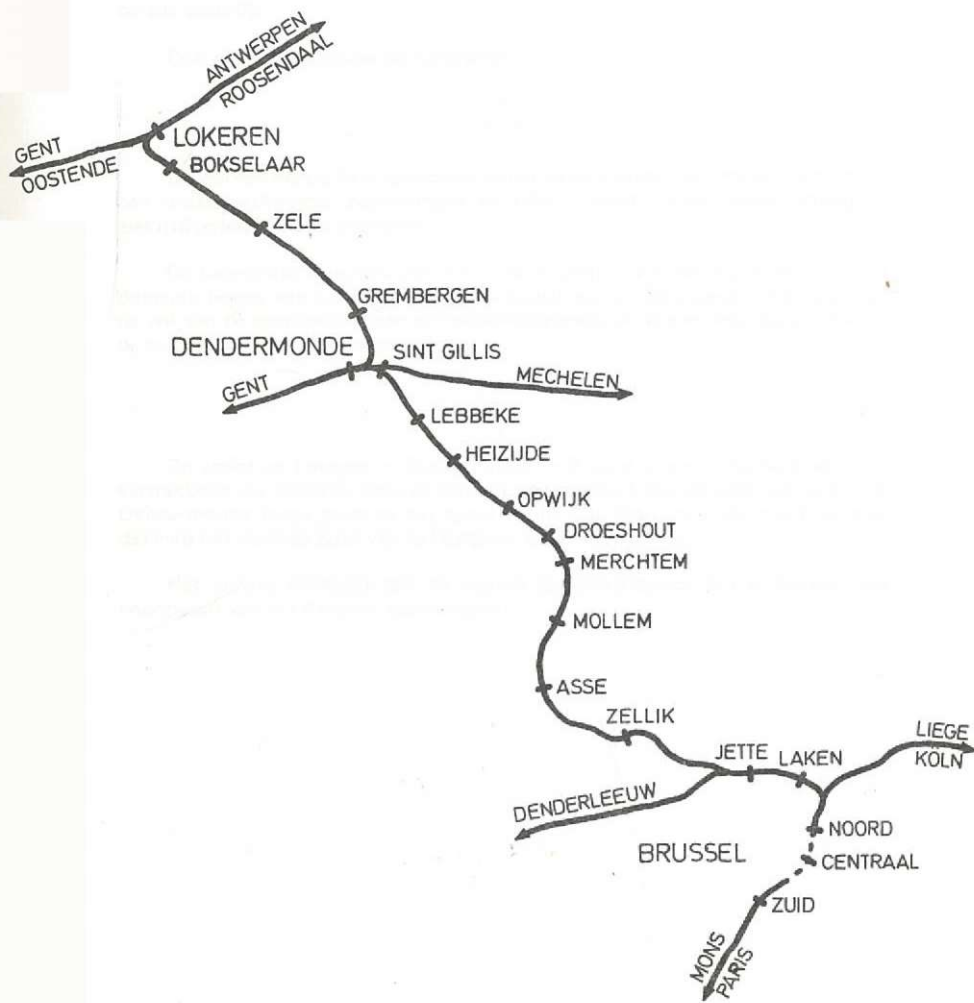


met elektrische treinen

31 mei 1981



LOKEREN — DENDERMONDE — BRUSSEL
met elektrische treinen
31 mei 1981.



Geschiedenis

Het wordt een traditie bij de NMBS: bij de elektrificatie van een lijn wordt een brochure uitgegeven. Met een terugblik in de geschiedenis van de lijn en de stations, met een overzicht van de werken die met de elektrificatie gepaard gingen, met een blik in de toekomst ook naar de verwachtingen voor de nieuw geëlektrificeerde spoorlijn.

Ook nu wordt daarvan niet afgeweken.

*
* *

De werken die op deze spoorverbinding werden uitgevoerd tonen overtuigend aan welke verhoogde inspanningen de NMBS levert inzake modernisering en elektrificering van haar spoornet.

De belangrijke investeringen die hiervoor gedaan worden zijn niet alleen een duidelijk bewijs van het geloof in de toekomst van de spoorwegen maar ook van de wil van de overheid om aan het energiebesparend vervoermiddel dat de trein is, de rol te laten spelen die hem toekomt.

*
* *

De spoorlijn Lokeren – Dendermonde – Brussel is een typische axiale lijn, vertrekkend uit Lokeren waar ze aansluit op de grote Vlaamse dwarslijn, die langs Dendermonde loopt waar ze het spoor kruist dat Gent verbindt met Mechelen dat eens het centrale punt van het Belgisch spoorwegnet was.

Het andere eindpunt van de nieuwe geëlektrificeerde lijn is Brussel, het knooppunt van het Belgisch spoorwegnet.

Geschiedenis.

De spoorverbinding Lokeren – Dendermonde – Brussel was nog niet voorzien in de wet van 1 mei 1834 waarin de eerste vier grote lijnen van het Belgisch spoorwegnet werden uitgetekend. Het punt nul van dat net was immers Mechelen en de lijn naar het westen liep dan wel over Dendermonde om zo langs Gent en Brugge, Oostende te bereiken, maar een verbinding van Dendermonde met Brussel kwam niet voor in het plan. Met de verbinding vanuit Mechelen werd haast gemaakt want al in 1837, twee jaar dus nadat de eerste trein op het Europese continent reed tussen Brussel en Mechelen, werd de spoorlijn tussen Mechelen en Gent over Dendermonde in dienst genomen.

De inhuldiging van die lijn gebeurde op 2 januari 1837 en drie treinen, in die tijd noemde men het konvooien, vertrokken vanuit Mechelen in de richting Dendermonde. De bevolking langs de lijn maakte van die gebeurtenis een groot feest met toeters, voetzoekers, gejuich en gewuif. Met als gevolg dat tijdens de rit de bestuurder van de tweede trein een van die trompetstoten voor een waarschuwingsein nam, zijn stel tot stilstand bracht en ... aangereden werd door de derde trein. Gelukkig zonder ernstige gevolgen zodat de verdere feestelijkheden konden doorgaan zoals voorzien.

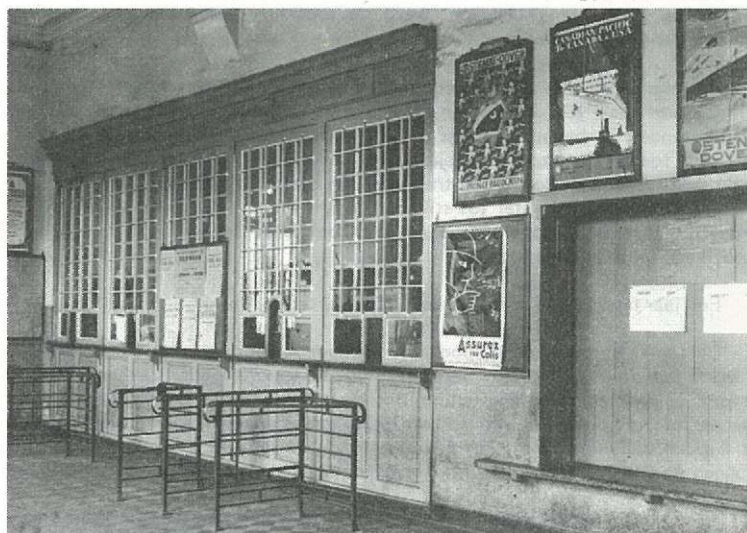
Een jaar later reden de treinen over Brugge tot Oostende.

De aanleg van die eerste spoorlijnen gebeurde voor rekening van de Staat en zij vormden meteen de kern van het Belgisch spoorwegnet. Van het begin af bestond er echter ook belangstelling in kringen van nijverheid en handel om een graantje mee te pikken van wat een winstgevende belegging bleek te zijn. Ingenieur De Ridder die samen met ingenieur Simons, eveneens werkzaam op de Dienst Bruggen en Wegen, naar Engeland was gezonden om er de aanleg van spoorwegen



Het oud station van Asse.

te bestuderen, was de eerste om een aanvraag in te dienen om een concessie te bekomen voor een spoorlijn tussen Gent en Antwerpen langs Lokeren en Sint-Niklaas. Op 24 juli 1841 legde hij een dossier voor waarin hij een nauwkeurige prijsberekening maakte voor de aanleg van die lijn en de aankoop van het materieelpark en bovendien een raming opstelde van de te verwachten opbrengsten. Na een openbare aanbesteding werd hem bij Koninklijk besluit van 16 november 1842 de toelating verleend om de lijn aan te leggen. Het was de eerste concessie voor het aanleggen van een spoorlijn die de Belgische Staat toestond.



Binnenzicht van het oud station van Lokeren.

Alhoewel er in die periode ook tegenstanders waren van de aanleg van spoorwegen zoals bijvoorbeeld de velen die met paard en kar of diligentie betrokken waren bij het vervoer van zowel reizigers als goederen, anderen als voorlopers van de huidige "groene jongens" de aanleg kontesteerden omdat zij het beschouwden als een aantasting van het natuurlijk leefmilieu, leefde het land blijkbaar toch in een euforie om die nieuwe realisatie.

Ondertussen was het vooropgezette plan om van Mechelen het middelpunt van het Belgisch spoorwegnet te maken gewijzigd. De bedoeling zat immers voor een spoorwegnet aan te leggen voor het goederenvervoer. De ontvangst van het nieuwe vervoermiddel door de bevolking was echter zo geestdriftig dat in de beginperiode het vervoer van reizigers dat van goederen verre overtrof. Een gevolg daarvan was dat de oorspronkelijke structuur van het in uitbouw zijnde spoorwegnet mocht herdacht worden. Het zwaartepunt van het net werd dan niet meer het voor het goederenvervoer meest centraal gelegen punt, Mechelen, maar wel de agglomeratie met de hoogste bevolkingsdichtheid, Brussel.

Vanaf die periode dateren ook de eerste pogingen van stads- en gemeentebesturen om, rekening houdend met die nieuwe visie voor de aanleg van een spoorwegnet, hun woonkern aan te sluiten op het nieuwe vervoermiddel. Het

gemeentebestuur van Asse diende al in 1845 een memorie van toelichting in bij de Minister van Openbare Werken om hem te wijzen op de noodzakelijkheid om Brussel en Gent met een spoorlijn te verbinden die Asse zou aandoen. Zij waren trouwens niet de eerste om voor zo'n verbinding té pleiten: "Het nut en zelfs de noodzakelijkheid een spoorweglijn aan te leggen die de hoofdstad met beide Vlaanders zou verbinden en die korter zou zijn dan de huidige, doet zich steeds scherper aanvoelen. De studie van een nieuwe reisweg kan elke dag voorgeschreven worden. Derhalve zien wij ons genoodzaakt, in naam en in het belang van de gemeente die wij de eer hebben te vertegenwoordigen, aan te sluiten bij het standpunt van de gemeenteraad van Aalst luidens welk een spoorweg zou moeten aangelegd worden tussen Brussel en Gent over Assche en Aalst".

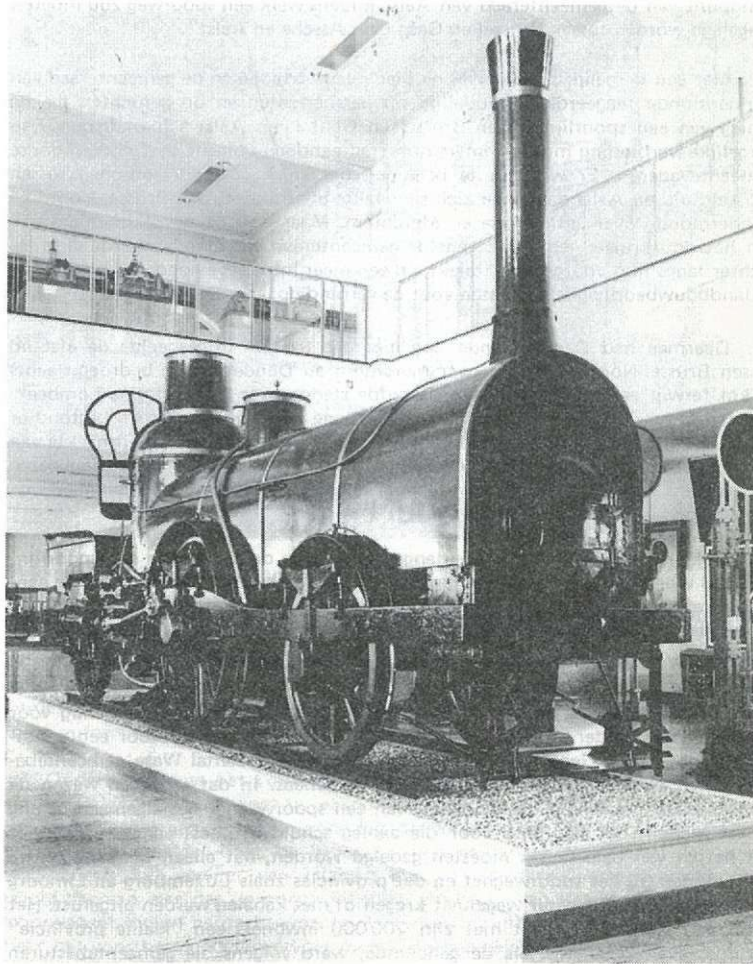
Met een dergelijk project was niet iedereen tevreden en de gemeenteraad van Dendermonde reageerde onmiddellijk op persberichten en op geruchten die de aanleg van een spoorlijn tussen Brussel en Gent langs Aalst aankondigden. Een dergelijke verbinding moest immers hun stad aandoen volgens de Dendermondse gemeentevaders. Er was om te beginnen het sterk golvend landschap tussen Brussel-Zuid en Aalst daar waar zich een vlakte uitstrekte tussen Brussel-Noord en Dendermonde over Jette, Asse en Merchtem. Maar ook de bevolkingsdichtheid van het doorkruiste gebied, volgens de gemeenteraad van Dendermonde vijfmaal dichter langs hun voorgesteld traject, en een meer intensieve handels-, industriële- en landbouwbedrijvigheid pleitten voor de verbinding langs Dendermonde.

Daarmee had Dendermonde nog niet alle troeven uitgespeeld: de afstand tussen Brussel-Noord en Gent over Merchtem en Dendermonde bedroeg slechts 54 km terwijl een spoorlijn tussen diezelfde steden over Sint-Katerina-Lombeek, Denderleeuw, Gijzegem en Wichelen 57 km lang zou zijn. Bovendien bestond er al een spoorlijn tussen Dendermonde en Gent, 29 km lang, die deel uitmaakte van de spoorverbinding tussen Mechelen en Oostende. Het verschil in aanlegkosten was volgens de gemeenteraad van Dendermonde dus een belangrijk element van het dossier.

Ook in Opwijk keek men verlangend uit naar de aanleg van een spoorlijn. In 1863 vroeg een private maatschappij de gemeenteraad om advies voor de aanleg van een spoorlijn Lier – Opwijk – Denderleeuw. De gemeenteraad van Opwijk verleende een gunstig advies maar het kwam toch niet tot de uitvoering van dat project.

De belangstelling in het Waasland was niet minder groot want nog vóór ingenieur De Ridder zijn aanvraag indiende voor de concessie voor een spoorverbinding tussen Gent en Antwerpen, stuurden een aantal Wase gemeentebesturen een petitie naar de voorzitter van de Senaat. In dat schrijven wezen de gemeentebesturen er op dat de aanleg van een spoorweg het algemeen belang moest dienen, dat het land voor die aanleg schulden moest aangaan die door het heffen van belastingen moesten gedelgd worden, dat alleen de grote centra baat vonden bij het spoorwegnet en dat provincies zoals Luxemburg en Limburg als compensatie een beter wegennet kregen of met kanalen werden uitgerust. Het Land van Waas echter dat met zijn 200 000 inwoners een "kleine provincie" vormde, even belangrijk als de genoemde, werd volgens die gemeentebesturen volledig over het hoofd gezien en werd dus geïsoleerd van het net van de Staatspoorwegen. Daarom stelden zij al de aanleg voor van de verbinding die later ir. De Ridder in concessie zou aanleggen. Vanuit Brussel was men ir. De Ridder trouwens al voor met een aanvraag om een spoorlijn in concessie aan te leggen in

het Land van Waas. In december 1837 maakte het provinciebestuur van Oost-Vlaanderen immers al een verzoek over van Guillery frères et Cie uit Brussel om in concessie een spoorlijn aan te leggen tussen Sint-Niklaas en Dendermonde met een vertakking naar Lokeren.



Lokomotief "Het Land van Waas" die van 1844 tot 1896 reizigerstreinen sleepte van Antwerpen (Vlaams Hoofd) naar Gent over Sint-Niklaas en Lokeren. Foto genomen in het spoorwegmuseum in Brussel-Noord.

Het duurde nog enkele tientallen jaren vooraleer de huidige spoorverbinding tussen Brussel en Dendermonde tot stand kwam. De verschillende baanvakken werden volgens het hiernavolgende schema aangelegd en in dienst genomen door de Belgische Staatsspoorwegen :

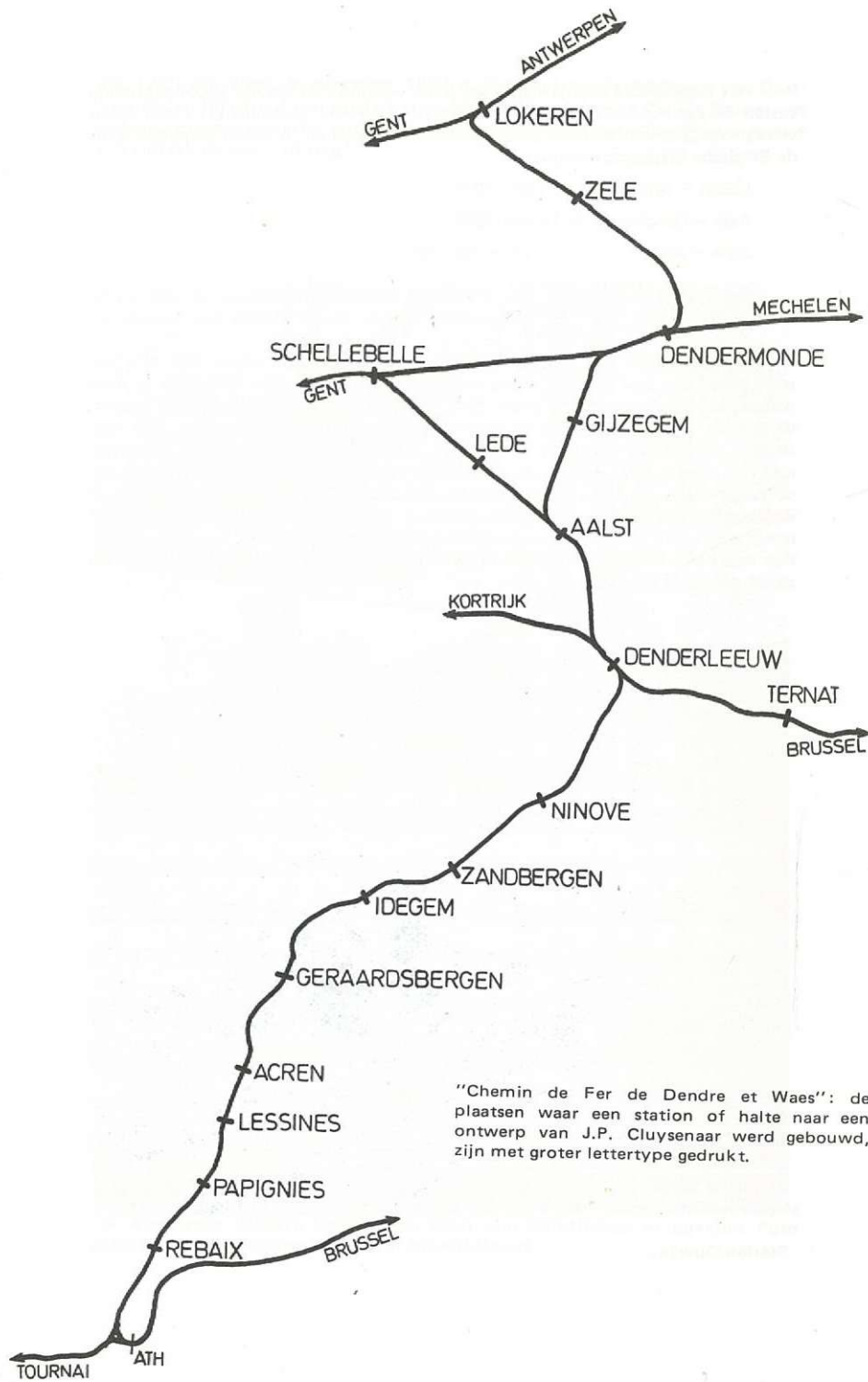
Laken — Jette 1 juni 1871;
Asse — Dendermonde 18 mei 1879;
Jette — Asse 15 november 1881.

Gedurende twee jaren reden er treinen tussen Dendermonde en Asse en de voltooiing van het baanvak Asse — Jette rondde de verbinding met Brussel af.

De gemeentebesturen vlagden maar de reizigers zelf waren niet allemaal even entoesiast over het nieuwe vervoermiddel. Pendelaars die in Opwijk de trein namen, bekloegen er zich over dat zij niet op een zitplaats mochten rekenen want de arbeiders die al eerder waren ingestapt, zoals zij die uit Lokeren en Zele naar Brussel pendelden, lagen op de banken uitgestrekt te slapen. Dat was echter nog het minste dat de reizigers op die lijn meemaakten. Soms viel het voor dat de stoomlokomotief niet genoeg kracht kon ontwikkelen om met zijn trein op de Zellikberg tussen Jette en Zellik boven te komen. Dan moesten de mannen noodgedwongen uitstappen en meeduwen aan de treinrijtuigen. Deden zij het niet dan was het wachten tot de lokomotief van de volgende trein een duwtje kwam geven om de trein boven te krijgen.

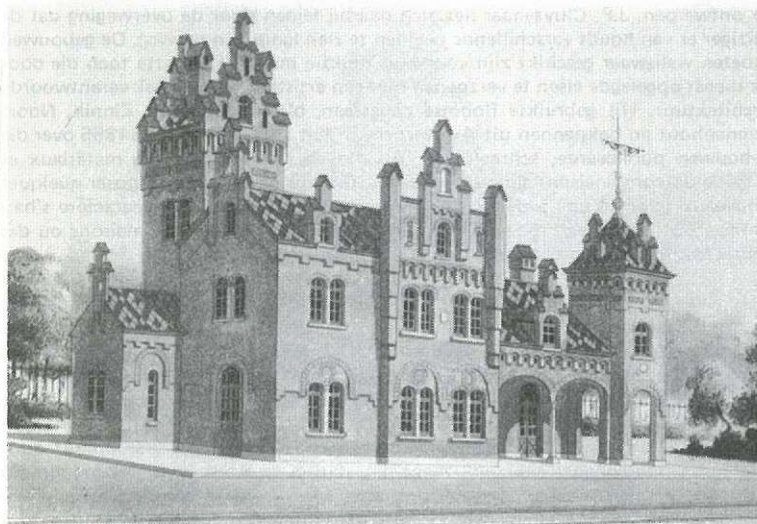


Station Opwijk.



"Chemin de Fer de Dendre et Waes": de plaatsen waar een station of halte naar een ontwerp van J.P. Cluysenaar werd gebouwd, zijn met groter lettertype gedrukt.

In 1879 was ook een spoorlijn aangelegd van Londerzeel naar Aalst die de lijn Dendermonde – Brussel kruiste in Opwijk. Op die manier werd een tweede verbinding tot stand gebracht tussen de spoorlijn Mechelen – Oostende langs Dendermonde en Brussel – Oostende langs Aalst, een lijn die in 1856 geopend werd. De lijn, Londerzeel – Aalst, een enkelsporige lijn die kronkelend een weg zocht tussen weiden en akkers en in de volksmond "Leireken" heette, werd later voor het verkeer gesloten: het baanvak Londerzeel – Opwijk in 1952, het baanvak Moorsel – Aalst in 1962. In 1978 werd vanuit Londerzeel een gedeelte van de bedding van de oude spoorlijn in gebruik genomen als wandelpad en fietsroute.



Station Dendermonde van de lijn "Chemin de Fer de Dendre et Waes", ontworpen door J.P. Cluysenaar.

Ondertussen had er in het land van Dender en Waas een belangrijke gebeurtenis op spoorweggebied plaats gehad. In 1845 had de regering aan een private maatschappij koncessie verleend om een spoorlijn aan te leggen van Aat naar Lokeren langs Aalst en Dendermonde, een verbinding dus tussen de Dendervallei en het Land van Waas. Daarom nam de maatschappij de naam aan "Chemin de Fer de Dendre et Waes". In dezelfde koncessie was ook de aanleg begrepen van de spoorlijn tussen Brussel en Gent langs Aalst waar de twee lijnen elkaar zouden kruisen. Door de aanleg van de spoorlijnen, eerst de verbinding Aat – Lokeren door de private maatschappij, daarna de lijn Dendermonde – Brussel voor rekening van de Staat, werd in het gebied tussen de grote dwarslijnen Antwerpen – Gent enerzijds, Mechelen en Brussel over Gent naar Oostende anderzijds, een aanvang genomen met de uitbouw in ons land van wat later het dichtste spoorwegnet ter wereld zou worden.

Alleen al dat feit zou voldoende zijn om de belangrijkheid van deze fase uit het groeiproces van het Belgische spoorweganet te illustreren. Niet minder belangrijk evenwel is die realisatie onder oogpunt van spoorwegarchitectuur. De naamloze maatschappij "Chemin de Fer de Dendre et Waes" duidde immers voor het ontwerpen van alle gebouwen langs de lijn architect J.P. CLUYSENAAR aan. Hij werd geboren in Nederland in 1811 als zoon van een ingenieur bij de Waterstaat die later naar Brussel werd overgeplaatst bij de Dienst Bruggen en Wegen. De jonge Jean Pierre Cluysenaar kreeg zijn architectenopleiding onder andere bij Suys, bouwer van de Koninklijke paleizen. J.P. Cluysenaar was in zijn tijd een vooruitstrevend architect, daarvoor getuigt de nog bestaande Sint-Hubertusgalerij in Brussel die gebouwd werd naar zijn plannen nog vóór hij opdracht kreeg voor de stationsgebouwen van de lijn Dender en Waas. Zijn opdracht bestond erin wachterswoningen, landelijke en stadsstations alsook magazijnen en stelplaatsen te ontwerpen. J.P. Cluysenaar liet zich daarbij leiden door de overweging dat de reiziger er van houdt verschillende beelden te zien langs zijn reisweg. De gebouwen moeten weliswaar geschikt zijn voor hun functie maar hij trachtte toch die door de dienst opgelegde eisen te verzoenen met een artistiek en pittoresk verantwoorde architectuur. Hij gebruikte Boomse papesteen, blauwe steen uit Zinnik, Noors dennenhout en dakpannen uit Antwerpen. In het album dat hij in 1855 over die gebouwen publiceerde, schreef hij: "Au moyen de ces différents matériaux et à l'aide de combinaisons simples et faciles, je crois être parvenu à poser quelques nouveaux jalons d'une architecture pittoresque et variée, dont le caractère s'harmonise très bien avec l'aspect de la campagne et le voisinage des maisons ou des arbres qui forment comme le cadre de ces constructions".

Het hele projekt werd niet uitgevoerd, voor de wachterswoningen moest de maatschappij het model overnemen dat de Staatsspoorwegen vooropstelden. Stations naar ontwerpen van J.P. Cluysenaar werden echter gebouwd langs de hele lijn: Rebaix, Lessen, Acren, Geraardsbergen, Zandbergen, Ninove, Denderleeuw, Aalst, Lede, Gijzegem, Dendermonde, Zele en Lokeren, langs de lijn Brussel – Gent in Ternat en Schellebelle. De meeste van die stations die trouwens niet meer voldeden aan de steeds geëvolueerde vereisten werden gesloopt of door oorlogsomstandigheden vernield, maar het station te Aalst werd als monument definitief beschermd. Een dergelijk initiatief bleef beperkt tot deze Dender-en-Waaslijn, de stations langs de spoorlijn Brussel – Dendermonde werden niet ontworpen door even markante figuren als Cluysenaar.

Lokeren – Dendermonde – Brussel.

De lijn Brussel – Dendermonde had een eerste baanvak gemeen met de spoorlijn Brussel-Gent, namelijk tot Jette. Van daaruit vertakte zich de lijn naar Dendermonde over Asse, Opwijk en Lebbeke. In Asse werd het stationsgebouw ingehuldigd op 18 mei 1879, de dag dat het baanvak Asse – Dendermonde voor het treinverkeer werd opengesteld. Het station van Opwijk dateert uit 1878 maar Lebbeke moest wachten tot 1892 om de reizigers in een stationsgebouw te onthalen. Dendermonde was natuurlijk de eerste stad in de Denderstreek waar een stationsgebouw werd opgericht, aangezien de spoorverbinding Mechelen – Gent al in 1837 werd geopend.



Tweede station te Dendermonde van de Staatsspoorwegen. Het stationsgebouw deed oorspronkelijk dienst in Antwerpen maar moest in 1905 de plaats ruimen voor het huidige station Antwerpen-Centraal.

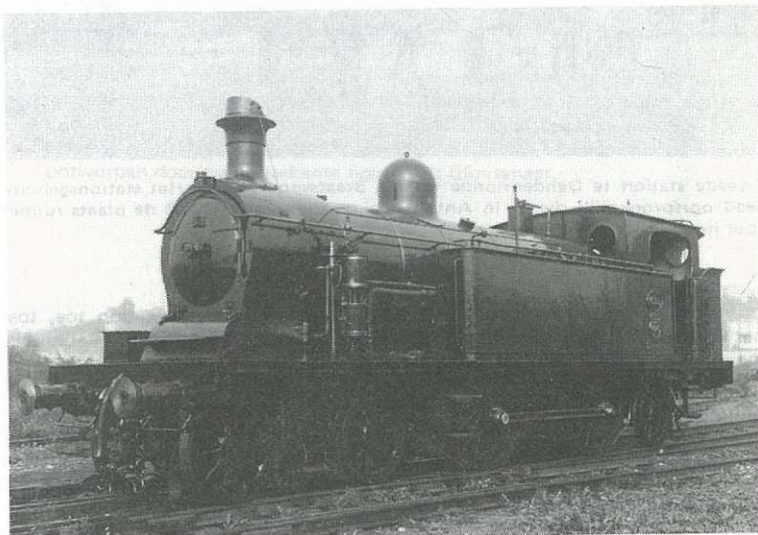
In 1905 was Dendermonde echter al aan zijn tweede station toe, toen het vroegere station Antwerpen-Centraal de plaats moest ruimen voor het huidige monumentale gebouw en overgeplaatst werd naar Dendermonde.

Lokeren van zijn kant kon er prat op gaan twee stations te bezitten want de private maatschappij Chemin de Fer de Dendre et Waes bouwde er zijn eigen station, bijna naast dat van de private maatschappij die de spoorlijn van Gent naar Antwerpen exploiteerde. Tussen Dendermonde en Lokeren bouwde Cluysenaar ook een station in Zele. Bij de overname van de spoorlijn Gent – Antwerpen in 1896 werden de twee spoorlijnen in Lokeren verbonden en het station van de maatschappij Dender en Waas werd verder gebruikt als post- en telegraafkantoor. Twintig jaar voordien, in 1876, had de Staat ook al de spoorlijn Aat – Lokeren overgenomen van de private maatschappij.

Geen van de door Cluysenaar langs de huidige lijn Lokeren – Dendermonde – Brussel bleef echter bewaard: de twee stations in Lokeren werden vernield door een luchtbombardement in mei 1940, en in Zele werd het stationsgebouw, dat niet meer voldeed aan de dienstonoedwendigheden voor het huidige treinverkeer, gesloopt in 1979/1980. Het door Cluysenaar ontworpen station had overigens zijn historische waarde nagenoeg totaal verloren door de vele veranderingen die in de loop der jaren aan de architectuur werden aangebracht. Een nieuw stationsgebouw zal worden opgericht op dezelfde plaats als het oude. Bij het ontwerpen ervan werd niet alleen rekening gehouden met het architectonisch uitzicht, de eisen van de dienstverlening en de wensen van de hedendaagse treinreiziger maar ook met de bekommernis om het energieverbruik en het onderhoud zo veel als mogelijk te beperken.

Hoe geestdriftig allerhande overheidsinstanties zich inzetten om hun stad of gemeente te laten aansluiten op het groeiend spoorwegennet, toch was niet iedereen zo gelukkig met die revolutionaire ingreep in het landschap en met de gevolgen die het meebracht voor de samenleving.

Door zijn voor die tijd verbijsterende snelheid, de eigen infrastructuur die voorrang had tegenover het andere vervoer, vereiste het van de weggebruikers een aanpassing en ook een oplettende houding. Een krant uit 1892 gispde het bestuur van de spoorwegen over het verwittigingsbord aan de overwegen naar aanleiding van een ongeval waar een hondekar in splinters werd gereden: "Enkel een opschrift: Attentie — Let op! maant de voerlieden of voetgangers voorzichtig te zijn. Doch hoevelen zijn er niet die noch lezen noch schrijven kunnen en voor wie deze vermaning van geen nut is".



Lokomotief type 16, de reeks die jarenlang de dienst verzekerde tussen Dendermonde en Brussel.

De elektrificatie van de lijn.

Als in 1978 Opwijk de honderdste verjaardag van zijn station vierde, waren de plannen klaar om met de elektrificatie van de lijn Dendermonde – Brussel te beginnen.

Reeds in 1970 stelde de NMBS een tienjarenplan 1970-1979 op voor de grondige modernisering van haar net waardoor ze een vervoersapparaat ter beschikking kon stellen dat voldoet aan de noden van deze tijd.

In 1975 werd het plan herzien en aangevuld in het licht van de promotie van het openbaar vervoer, die zich in gang zette na het ontstaan van de energieproblematiek, waarmede het westen zo brutaal gekonfronteerd werd in 1973. Bij die herziening van 1975 werd het plan ook in overeenstemming gebracht met het vijfjarenplan 1976-1980 van de regering.



De oude Scheldebrug in Dendermonde.

Daarbij werd een grote plaats ingeruimd voor de vernieuwing van het rollend materieel voor het reizigersvervoer. De grootscheepse modernisering van de infrastructuur die er in voorzien was had vooral betrekking op de elektrificatie van het net, de verbeterde bediening van de grote agglomeraties, afschaffing en automatisering van overwegen en verbetering van de overstapmogelijkheden tussen de verschillende vervoerssystemen zoals aanleg van parkeerterreinen en oprichting van busstations. Het elektrificatieprogramma stond natuurlijk op de voorgrond.



Station te Lebbeke.

Ook de elektrificatie van de lijn Lokeren – Dendermonde was opgenomen in het vijfjarenplan 1976-1980 van de NMBS en de voltooiing daarvan was trouwens vroeger voorzien dan deze van de lijn van Dendermonde naar Brussel. Allerhande moeilijkheden van technische aard hebben de werken vertraging doen oplopen, niet in het minst de nieuwe brug over de Schelde in Dendermonde die pas in het voorjaar 1981 kon geplaatst worden. Net op tijd nog om op dezelfde dag als de spoorlijn van Dendermonde naar Brussel elektrisch in gebruik genomen te worden. Alhoewel het baanvak tussen Lokeren en Dendermonde slechts 16 km lang is, dat van Dendermonde naar Jette 28 km, vereiste de aanleg van de nieuwe lijn de uitvoering van heel wat werken. Het begon al in Lokeren waar vijf kunstwerken moesten gebouwd worden om evenveel overwegen af te schaffen. Daaronder telt men twee kokerbruggen, elk dertig meter lang, en twee onderbruggingen van elk veertig meter. De blikvanger is ongetwijfeld een viadukt van 215 m lang, bestaande uit negen dekken. Tussen Lokeren en Bokseleer ligt trouwens de hele spoorlijn opgehoogd. Over heel de lijn werd de infrastructuur van het spoor vernieuwd en versterkt, afwatering aangepast, grachten gegraven en geherprofileerd en overwegen gemoderniseerd.

De modernisering van de overwegen begon daar trouwens al in de XIX^e eeuw onder de vorm van een afstandsbediening van een overweg in Bokseleer. Een maatregel die de bevolking van die Lokerse wijk aan het schrikken bracht. De overwegwachter van een nabijgelegen overweg zou een andere overweg op afstand bedienen en in Bokseleer zag men blijkbaar de trein al door openstaande barenen voorbijstomen. Het schepenkollege van Lokeren was de spreekbuis van de bevolking bij het Ministerie van Openbare Werken maar daar suste men de angstige bewoners want het nieuwe systeem was volgens het ministerie even veilig als het oude.

In Zele werd een overweg afgeschaft door het bouwen van een overbrugging maar in Grembergen werd het spoor opnieuw verhoogd aangelegd omdat tussen Grembergen en Dendermonde verschillende hindernissen moeten genomen worden om overwegen af te schaffen of rivieren te overbruggen. Over twee belangrijke interstedelijke wegen van en naar Dendermonde, de ene richting Zele en Sint-Niklaas, de andere naar Mechelen, werd een kunstwerk gebouwd, over de Schelde een brug geslagen en ook om enkele minder drukke overwegen af te schaffen werden kunstwerken gebouwd.

Onderdeel van een moderne en vernieuwde infrastructuur is ook de seininrichting van een spoorlijn. Tussen Dendermonde en Jette werd de bestaande seininrichting aangepast aan de vereisten voor de exploitatie met elektrische tractie en bovendien in volle baan aangevuld met automatische signalisatie en met seinen voor het rechts rijden, het zogenaamde "tegenspoor". Een dergelijke uitrusting laat toe bij elke storing van het verkeer op een der sporen, de exploitatie van het treinverkeer te verzekeren over enkel spoor met behoud van de hoogst mogelijke veiligheidsvoorschriften en met het treinverkeer beurtelings in de twee richtingen. In de stations Asse en Opwijk werd de seininrichting tevens vervolledigd wat de veiligheid van het verkeer verhoogt en eveneens de exploitatiemogelijkheden uitbreidt. Ook werd de schakelpost van Ganshoren uitgebreid met voedingschakelaars voor de bovenleiding richting Dendermonde, werd in Opwijk een sectioneerpost gebouwd die dient als schakelpost voor de elektrische bovenleidingen en in Dendermonde werd een tractie-onderstation gebouwd om de voeding van de elektrische leiding te verzekeren. In Zele tenslotte wordt een nieuw al-relaisseinhuis opgericht dat later telegeleid zal bediend worden vanuit Dendermonde.



Het middenste gedeelte van de nieuwe spoorwegbrug over de Schelde te Dendermonde tijdens het plaatsen tussen de twee vaste brugdekken.

Meer veiligheid door minder overwegen.

Zoals dat bij iedere elektrificatie van een spoorlijn het geval is, werden ook ditmaal zoveel als mogelijk de overwegen afgeschaft. Dat is een kwestie van veiligheid voor zowel het spoor- als het wegverkeer, des te meer omdat de elektrificatie van een spoorlijn bijna altijd een verhoging van de snelheid en een grotere frequentie van het treinverkeer tot gevolg heeft.

Het ophogen van de sporen op verschillende plaatsen, vooral in de stedelijke agglomeraties van Lokeren en Dendermonde leidde uiteraard tot het afschaffen van een aantal overwegen.

Tussen Dendermonde en Grembergen bijvoorbeeld werden niet alleen alle acht bestaande overwegen afgeschaft maar verdwenen ook de twee beweegbare bruggen, een over de Dender en een over de Schelde. Minder belangrijke overwegen bleven bestaan maar om er de veiligheid maximaal te stellen worden ze gemoderniseerd.

Tussen Grembergen en Zele worden twee overwegen afgeschaft en zes andere gemoderniseerd. Op het baanvak Zele — Lokeren doet zich een gelijkaardige toestand voor; daar werden namelijk 6 overwegen gemoderniseerd en één afgeschaft. In de Lokerse agglomeratie is het resultaat hetzelfde als in Dendermonde: de vijf bestaande overwegen werden afgeschaft en vervangen door kunstwerken. Op een totaal van 31 overwegen tussen Lokeren en Dendermonde werden er dus 16 afgeschaft en 3 andere voor het verkeer gesloten zodat er na de elektrificatie slechts 12 zullen overblijven. Voor twee van de zestien afgeschafte overwegen zullen de werken pas na de elektrificatie voltooid of uitgevoerd worden.



Ophogen van de nieuw geëlektrificeerde spoorlijn Dendermonde-Lokeren.

Tussen Dendermonde en Jette telde men 38 overwegen van verschillende categorieën, gaande van privé-overwegen tot overwegen van 1^e categorie. Zij liggen ongeveer gelijk verdeeld over drie baanvakken: 13 tussen Dendermonde en Opwijk, 12 tussen Opwijk en Asse, nog eens 13 tussen Asse en Jette. Over heel de lijn zullen er tussen Dendermonde en Jette slechts 12 overwegen overblijven. Voor 3 overwegen zijn de werken in uitvoering die voorzien voor een onder- of overbrugging, voor 2 andere is een koninklijk besluit uitgevaardigd zodat de werken in een nabije toekomst kunnen aangevat worden en voor 21 overwegen is de studie afgesloten en kan een koninklijk besluit verwacht worden. Drie van deze éénentwintig overwegen zullen gesloten worden en voor vijf overwegen is een omleiding voorzien langs een nabijgelegen kunstwerk.

Door het afschaffen van al deze overwegen werd niet alleen het gevaar voor aanrijdingen met wegvoertuigen definitief uitgeschakeld (voor het geheel van het Belgisch spoorwegennet waren er 313 aanrijdingen in 1980, waarbij de weggebruikers de overwegsignalen niet in acht namen) maar werd daarmee ook een reeks knelpunten weggenomen waar het wegverkeer hinder ondervond door het oponthoud aan de gesloten overwegen.

Gegevens voor statistieken.

I. Grond en Kunstwerken.	
Ophogingen	240 000 m ³
Afgravingen	20 000 m ³
Kunstwerken	11
Gebouwen.	
Traktieonderstation (Dendermonde)	1
Sektioneerpost (Opwijk)	1
Stationsgebouw (Zelee)	1
Omvormingen van stationsinstellingen en vertakkingen.	
Spooromvormingen (Zelee, Merchtem, Opwijk, Asse, Jette):	
spoorwissels	42
nieuw spoor	8,6 km
II. Plaatsen van bovenleidingen.	
Compound bovenleidingen boven de hoofdsporen	± 55 km
Enkelvoudige bovenleiding boven de bijsporen en wisselcomplexen	± 16 km
Bovenleidingspalen	± 1200
III. Maximumsnelheid.	
De voorziene maximumsnelheid over de hele lijn tussen Lokeren en Brussel bedraagt	120 km/u
In Dendermonde werd de snelheid bij inrit opgedreven van 40 km/u tot	80 km/u

Na de elektrificatie.

De laatste jaren kent de elektrificatie van de Belgische spoorwegen een snelle uitbreiding. Bij het onder draad brengen van de 44 km spoorlijn tussen Brussel (Jette) — Lokeren wordt de totale lengte van de geëlektrificeerde lijnen 1549 km, daar waar de totale lengte van het net 4000 km bedraagt.

Op het elektrisch gedeelte van het spoornet, waarop het meeste spoorverkeer wordt afgewikkeld rijden 249 elektrische lokomotieven en 563 elektrische motorstellen. Op 31.05.1981 waren er daarenboven nog 90 E-loks en 140 elektrische motorrijtuigen in bestelling.

De konstruktie van deze tuigen onderging opeenvolgende verbeteringen zodat hun gebruik steeds interessanter werd en er ook aan nieuwe vereisten werd voldaan. Zo werd o.a. van af 1971 de thyristor als elektronisch regulelement in de traktie ingevoerd, waardoor bij de aanloop elektrische energie kon worden gespaard. Een verdere stap in die richting zal worden gezet met de levering aan de NMBS einde 1981 van nieuwe motorstellen, waarin eveneens een thyristorrekupe-ratie remming is voorzien waarbij tijdens de remming energie wordt herwonnen en terug naar de bovenleiding wordt gezonden.

Daarmede krijgt de trein, die reeds zo energiezuinig is omwille van de kleine wrijving van stalen wielen op stalen spoorstaven, nog meer troeven in de hand.

Waarbij dan nog komt dat de elektrische traktieënergie kan opgewekt worden uit andere energiebronnen dan olie.

In het nieuwe spoorboekje waarvan de uurregelingen ingaan op 31 mei 1981 wordt de lijn Lokeren — Dendermonde — Brussel opgenomen als één lijn, lijn 60. Daarmee wordt de toestand die na de overname door de Staat van de lijn Denderen-Waas bestond, gedeeltelijk hersteld. Lijn 60 uit die tijd was immers nog een stuk langer omdat die Eeklo en Brussel als eindpunten had, alles samen een afstand van zowat 90 km. Zo'n rit was een hele expeditie want men deed er méér dan drie uur over en wanneer men moest overstappen in Moerbeke werd dat vlug méér dan vier uur. De afstand tussen Lokeren en Dendermonde werd in 1893 afgelegd in gemiddeld 27 min., naar Brussel reed men in ongeveer 1 u 30 min. zodat de rit van Dendermonde naar Brussel één uur duurde. Daarbij moet dan wel rekening worden gehouden met het feit dat de treinen Brussel-Noord als eindstation hadden en dat het allemaal stoptreinen betrof.

Vóór de elektrificatiewerken begonnen aan de toenmalige lijn 57, Lokeren — Dendermonde was de ritduur teruggebracht tot ongeveer 20 min. Na de openstelling van de Noord-Zuidverbinding in 1952 werd het eindpunt van de treinen uit Dendermonde verlegd naar Brussel-Zuid met een bijkomende halte in Brussel-Centraal. Een stoptrein reed toen 46 min. tussen Dendermonde en Brussel-Noord. De semi-direkte treinen die ingelegd werden deden 34 min. over die afstand maar de treinen eindigden of begonnen hun rit evenwel in Brussel-Zuid.

Het belang van de elektrificatie van de nieuwe lijn ligt niet alleen in de enkele minuten tijdwinst die er uit voortspruit voor de reizigers maar ook in het feit dat de lijn geïntegreerd wordt in het groeiend elektrisch bereden spoorwegnet. Dat biedt mogelijkheden voor zowel een soepeler exploitatie als voor een betere dienstverlening aan de cliënteel. Een eerste gevolg daarvan is het inleggen van

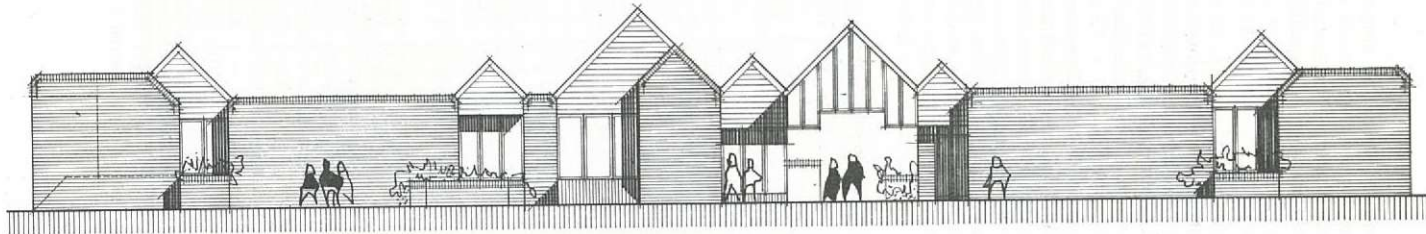
doorgaande treinen van Lokeren naar Brussel en omgekeerd zonder overstap in Dendermonde. Naarmate de levering van het nieuwe door de NMBS bestelde materieel vordert, zullen ook meer moderne rijkstrijtuigen en lokomotieven op de lijn kunnen worden ingelegd zodat het comfort in een nabije toekomst merkkelijk zal verhoogd worden.

In afwachting daarvan wordt de cliënteel op de wekdagen van maandag tot vrijdag een klokvaste basisdienst aangeboden met om het uur een stoptrein tussen Dendermonde en Brussel-Zuid en een semi-direkte trein tussen Lokeren en Brussel-Zuid, beide in de twee richtingen. De semi-direkte treinen vertrekken uit Lokeren op uur A + 23 min. en komen te Brussel-Zuid toe op uur B + 19 min. In omgekeerde richting is het vertrek uur A + 12 min. en is de aankomst te Lokeren voorzien op uur B + 08 min. met stilstanden te Zele, Dendermonde, Opwijk, Jette, Brussel-Noord, Brussel-Centraal en Brussel-Zuid. De stoptreinen vertrekken uit Dendermonde op uur A + 02 min. en komen in Brussel-Zuid toe op uur A + 51 min.; in omgekeerde richting zijn de uren van vertrek en aankomst respectievelijk uur A + 42 min. en uur B + 32 min. Deze basisdienst blijft ook nagenoeg behouden tijdens het weekend.

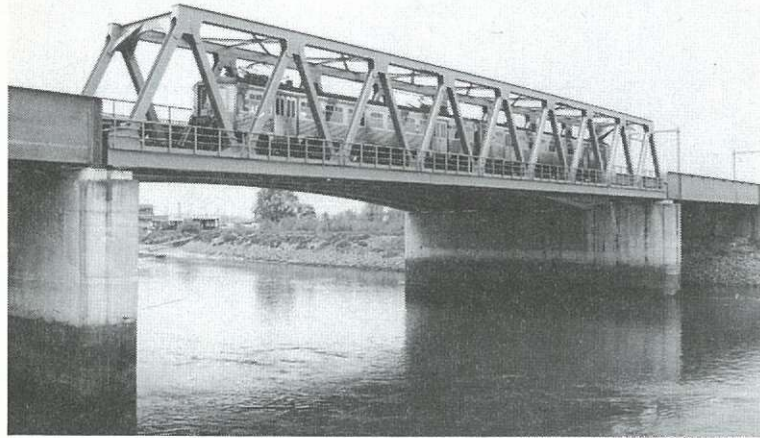
60 BRUXELLES ET ALOST VERS DENDERMONDE, LOKEREN ET EECLOO										
Kil		1163	1165	1167	1169	1171	1173	1175		
		m	m	m	s	s	s	s		
0	Bruxelles (Nord) X...D.	—	5.30	7.48	10.19	2.16	5. 9	6.35	9.19	—
3	Laeken	—	5.39	7.56	10.27	2.27	5.17	6.43	9.27	—
5	Jette	—	5.54	8. 1	10.32	2.27	5.22	6.48	9.32	—
11	Zellik	—	6. 4	8.11	10.42	2.37	5.32	6.58	9.42	—
15	Asseche	—	6.11	8.18	10.49	2.44	5.39	7. 5	9.49	—
18	Molhem	—	6.16	8.23	10.54	2.49	5.44	7.10	9.54	—
20	Morchtem	—	6.20	8.27	10.58	2.53	5.48	7.14	9.58	—
24	Opwyck	A.	6.25	8.32	11. 3	2.58	5.53	7.19	10. 3	—
		D.	6.26	8.33	11. 4	2.59	5.54	7.20	10. 4	—
29	Lebbeke	—	6.34	8.41	11.12	3. 7	6. 2	7.28	10.11	—
32	Termonde	A.	6.39	8.46	11.17	3.12	6. 7	7.33	10.17	—
		D.	6.40	8.47	11.18	3.13	6. 8	7.34	10.18	—
0	Alost (Nord)	D.	4.29	6.13	8.24	10.46	2.52	5.43	6.54	9.43
3	Hofstade	—	4.35	6.20	8.31	10.54	2.58	5.50	7. 2	9.51
6	Gysegem	—	4.40	6.26	8.37	11. 1	3. 4	5.56	7. 0	10. 8
9	Audegem	—	4.47	6.32	8.43	11.10	3.10	6. 2	7.18	10.15
12	Termonde	A.	4.53	6.38	8.48	11.17	3.15	6. 8	7.25	10.23
		D.	4.54	6.39	8.49	11.18	3.16	6. 9	7.26	10.24
0	Termonde	D.	4.55	6.43	8.52	11.29	3.16	6.10	7.36	—
3	Grenbergen	—	5. 4	6.52	9. 0	11.37	3.24	6.19	7.45	—
9	Zele	—	5.15	7. 1	9.12	11.50	3.33	6.30	7.54	—
15	Lokeren	A.	5.28	7.10	9.23	12. 4	3.43	6.45	8. 4	—
		D.	5.31	7.14	9.24	12. 5	3.44	6.50	8. 8	—
—	Daknam (mercredi)	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20	Exaerde	—	5.41	7.25	9.37	12.15	3.54	7. 2	8.18	—
24	Moerbeke	A.	5.48	7.32	9.45	12.24	4. 0	7. 9	8.24	—
		D.	5.57	8.38	—	12.27	5.23	—	8.30	—
5	Wachtebeke	—	6. 7	8.49	—	12.38	5.34	—	8.40	—
11	Selzaete	A.	6.15	8.59	—	12.49	5.44	—	8.49	—
		D.	6.18	9. 5	—	12.53	5.51	—	8.52	—
15	Assenede	—	6.27	9.14	—	1. 4	6. 1	—	9. 2	—
20	Bouchaute	—	6.39	9.22	—	1.15	6.14	—	9.15	—
22	Bassevelde	—	6.46	9.28	—	1.23	6.21	—	9.22	—
26	Caprycke	—	6.55	9.35	—	1.33	6.31	—	9.31	—
29	Lembeke-lez-Eecloo	—	7. 3	9.41	—	1.40	6.37	—	9.38	—
34	Eecloo	A.	7.12	9.58	—	1.50	6.46	—	9.47	—
		D.	7.13	9.59	—	1.51	6.47	—	9.48	—

◆ Les trains qui font arrêt à Laeken ne sont soumis, à cette station, à aucun délai d'attente.
 ▲ La correspondance à Lokeren avec le train 15 (Anvers-Gand) n'est pas garantie.

Uurregeling van lijn 60 in 1893.



Voorontwerp van het nieuwe station te Zele.



4 mei 1981: een elektrisch motorstel rijdt over de nieuwe Scheldebrug in Dendermonde tijdens de eerste proefrit.

Omdat zoals overigens over het hele Belgische spoorwegnet de overgrote meerderheid van de cliënteel uit forenzen bestaat, kan een dergelijke uurdienst onmogelijk het aantal reizigers verwerken tijdens de piekuren. In die periode wordt de treindienst dan ook aangepast aan de behoeften en is er ook een stilstand voorzien in Grembergen en Bokseleer.

Niet minder belangrijk is de zo even genoemde integratie van de nieuwe elektrische spoorlijn in het gehele net. Het betekent nog maar een eerste stap die in 1983 zal bekroond worden met de elektrificatie van de spoorlijn tussen Schellebelle en Mechelen over Dendermonde. Dan wordt Dendermonde een echt kruispunt van twee spoorlijnen die toegang bieden tot alle grote dwarslijnen van het Belgisch spoorwegnet. In de eindpunten van de lijnen waarmee de Denderstreek dan zal verbonden zijn met elektrische spoorlijnen, enerzijds Lokeren en Brussel, anderzijds Gent en Mechelen, bestaan immers aansluitingen met alle grote binnenlandse verbindingen evenals met alle internationale treinen. Met de elektrificatie van de huidige lijn Lokeren-Dendermonde-Brussel worden die verbeteringen trouwens al voelbaar voor de cliënteel uit de omgeving van Dendermonde. De verbinding met Brussel bestond al vroeger, maar nu wordt het mogelijk door de snelle aansluiting te Lokeren met de treinen van de grote Vlaamse dwarslijn vanuit Dendermonde over Lokeren Antwerpen te bereiken in minder dan 50 minuten. Na de elektrificatie van de verbindingen met Gent en Mechelen kan de streek van Dender en Waas haar plaats krijgen in het zich stilaan ontwikkelende Intercitynet.

De NMBS dankt de stadsarchieven van Lokeren en Dendermonde voor hun gewaardeerde medewerking, de heer Willy Henderikx, fotograaf voor het ter beschikking stellen van de foto van het plaatsen van het brugdek.