

**ANTWERPEN-
GENT**
elektrisch
29-5-73



VOORWOORD.

Op 24 september 1970 werd het geëlektrificeerde baanvak Antwerpen—St-Niklaas van de spoorlijn 59 Antwerpen—Gent ingewijd.

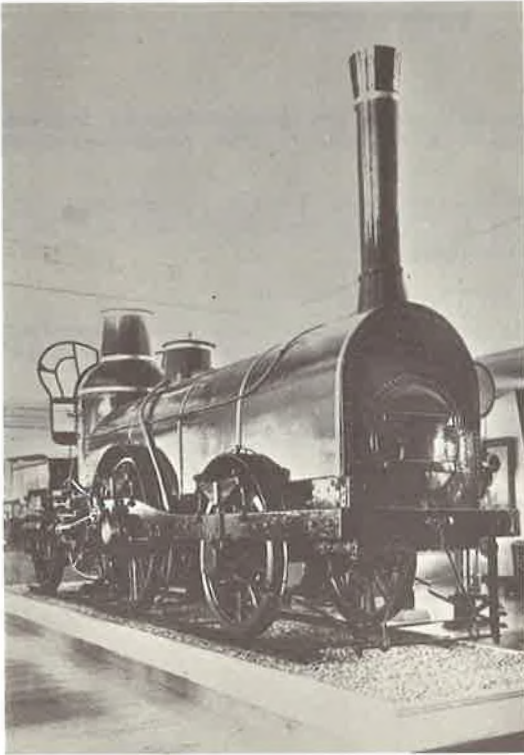
Te dezer gelegenheid kondigde de N.M.B.S. aan dat zij hoopte de elektrische tractie op de ganse lijn Antwerpen—Gent in de lente 1973 te kunnen verwezenlijken.

Deze hoop is nu werkelijkheid geworden.

Van 3 juni 1973 af worden de Vlaamse zustersteden Antwerpen en Gent rechtstreeks doorheen het land van Waas met een uitgebreide nieuwe elektrische treindienst verbonden.

De volledige voltooiing van de zeer omvangrijke moderniseringswerken van deze spoorweginfrastructuur ligt nu in een nabij verschieft.

De N.M.B.S. is er stellig van overtuigd dat de nieuwe geëlektrificeerde lijn haar volwaardige roeping als moderne, snelle en uitstekende verkeersader tussen de twee grote Vlaamse havensteden en economische centra zal vervullen en in ruime mate zal bijdragen tot de sociaal-economische welvaart van het ganse Waasland.



De locomotief « Het Land van Waas », welke zich nu in het Spoorwegmuseum te Brussel Noord bevindt, was een locomotief voor smalspoor (1,14 m). Van 1842 tot 1896 sleepte ze de reizigerstreinen op de lijn Antwerpen (Vlaamsch Hoofd)-Gent (over St-Niklaas Waas en Lokeren).

Met het verdelingsstelsel, voor deze machine uitgedacht door ingenieur DE RIDDER, was het mogelijk met drukvermindering of onder volle stoom te rijden. De vuurhaard was vertikaal opgesteld. Er waren drie wielstellen. De drijfwielen, met een doormeter van 1,50 m, bevonden zich tussen twee draagassen. De handrem omvatte een glijstuk dat, door wrijving tegen de spoorstaaf, de locomotief tot stilstand kon brengen.

Er was geen speciale aanhangwagen voor het vervoer van de brandstof. Het « Land van Waas » is dus een der eerste eigenlijke tenderlocomotieven geweest.

De eerste private spoorweglijn : Antwerpen — Gent.

De eerste concessie voor een spoorlijn, bestemd voor een openbare dienst, werd verleend in 1842 aan ir. DE RIDDER van St-Niklaas die, samen met ir. SIMONS, in 1835 de eerste spoorlijn op het vasteland had aangelegd tussen Brussel en Mechelen.

Nadat ir. DE RIDDER de eerste staatslijn had gebouwd, werkte hij een meer economisch systeem uit voor spoorwegexploitatie. Reeds in 1840 had hij geëxperimenteerd met een spoorbreedte van 1,10 m en de bekomen resultaten hadden hem ertoe aangezet een vergunningsaanvraag in te dienen voor een rechtstreekse lijn van Antwerpen naar Gent via St-Niklaas—Lokeren, dit om de omweg via Mechelen—Dendermonde te vermijden.

Het was niet zonder hevige tegenstand dat hij de concessie te Brussel kon loskrijgen. Na eindeloze discussies besloot de regering de lijn Antwerpen-Gent openbaar aan te besteden bij toepassing van de wet van 19.7.1832 en bekwam ir. De Ridder zijn vergunning op 16.11.1842.

Geheel met eigen middelen legde hij toen de 18 km van de sectie St-Niklaas-Vlaamsch Hoofd aan en opende de exploitatie ervan op 3.11.1844 met een door hem zelf ontworpen locomotief, enkele wagens en rijtuigen. Inmiddels voltooide hij verder op eigen houtje de lijn naar Gent en breidde het rollend materieel uit. Op 25.2.1845 droeg De Ridder zijn vergunning over aan een N.V., waarvan de statuten in het Staatsblad van 12.4.1845 werden gepubliceerd.

De Ridder zelf bleef directeur-gerant van de maatschappij, exploitatiechef van de reeds in dienst gestelde sectie, hoofdingenieur van de werken van eerste aanleg en dienstchef van de tractie. Ook de uitbreiding van het rollend materieel bleef in zijn bevoegdheid. En meteen was hij de bijzonderste aandeelhouder van de N.V.

De lijn werd over haar volle lengte in bedrijf genomen op 9.8.1847 en dit zonder dat het aanvankelijk voorziene kapitaal van 4.700.000 frank werd overschreden.

Antwerpen-Gent, door het volk « Pietje Waas » genoemd, was destijds, vooral op technisch gebied, een heel origineel geval. Aangelegd op enkel spoor, was tussen St-Niklaas en Lokeren reeds de nodige grond voorzien voor een eventueel tweede spoor. De 50 km lange lijn was samengesteld uit zeven rechte stroken, onderling verbonden door bochten met grote straal. Slechts één kromming, bij de Durmebrug te Lokeren, bedroeg slechts 840 m straal. Anderzijds bedroeg de enige helling van belang, tussen Lokeren en St-Niklaas, 3,5 ‰ over een lengte van 1600 m. De Durmebrug vormde het enig kunstwerk van betekenis en bestond uit een centraal beweegbaar deel naar eigen conceptie van De Ridder.

De spoorbreedte bedroeg 1,151 m. De eerste rails, van het Vignole-type, wogen 22 kg/m, later opgevoerd tot 24 kg. Voor de bevestiging van de dwarsliggers werden grote houtvijzen gebruikt in plaats van de toen gebruikelijke « crampons ».

Daar het eindpunt van de lijn op het Vlaamsch Hoofd lag, werd de verbinding met de rechteroever (het station « Waas », zonder sporen, lag aan de Van Dyckkaai, vóór de huidige Scheldestraat) onderhouden met raderboten. De kaaimuur op de linkeroever werd zonder één enkele funderingspaal gebouwd en dit niettegenstaande de zeer slechte ondergrond. De laatste overzetboot van het rader-type werd door het aftrekkende Belgisch leger tot zinken gebracht op 17 mei 1940.

Het rollend materieel was wel heel origineel. Alle locomotieven waren van het type 1-1-1. De middelste, aangedreven, wielen hadden een diameter van 1,44 m. De buitenliggende cilindrs waren geplaatst tussen de achter- en de middenwielen die allen binnen het raamwerk lagen. Het waren allen tender-locomotieven met horizontale ketel en ronde vuurhaard. Tot 1853 werd met gewone vette steenkool gestookt waarna werd overgeschakeld op briketten. Hierbij dient opgemerkt dat alle locomotieven te dien tijde met cokes werden gestookt, wat heel wat duurder uitviel, ook aan onderhoud.

Het zwaartepunt der voertuigen werd zo laag mogelijk gehouden: de afstand tussen railkop en wagenvloer was amper 0,80 m. Schroefkoppelingen en kettingen waren vervangen door een gewone ijzeren staaf, zoals nu nog gebruikelijk bij sommige stadstrams. Dit procédé maakte buffers overbodig. Elk rijtuig was uitgerust met een veer, tegelijk trek- en schokveer. In 1862 bestond het park uit 32 rijtuigen, 67 wagens van verschillende type en 9 eenvormige locomotieven. Stel- en werkplaatsen bevonden zich te St-Niklaas. De negen locomotieven, ontworpen door De Ridder, waren allen gebouwd te Brussel bij Potula, ex-« Ateliers du Renard » aan het huidige Vossenplein, tussen 1842 en 1844. Ze wogen ieder 17,55 t en sommigen waren nog in dienst (na aanpassing aan de standaardbreedte) in 1899. Allen droegen een volgnummer en een naam: 1 « La Flandre », 2 « Pays de Waes » (het is deze locomotief die nu prijkt in het Spoorwegmuseum te Brussel-Noord), 3 « Richaet », 4 « P. Verheyen », 5 « Anvers », 6 « Gand », 7 « St-Nicolas », 8 « Lokeren », 9 « Beveren ».

Op het 49 kilometer lange traject bevonden zich 86 overwegen, waarvan 74 bewaakt en voorzien van een wegwachterswoning. Toen de lijn later uitgerust werd met een spoor van normale breedte werd aan heel wat overwegen de bewaking afgeschaft.

De concessiehoudende maatschappij « Chemin de fer d'Anvers à Gand » exploiteerde de lijn tot in 1896, toen de lijn samen met het materieel werd overgenomen door de Belgische Staatsspoorwegen.

Bij deze overname werd de overschakeling verwezenlijkt van smal spoor (1,15 m) naar de normale spoorbreedte van 1,435 m.

Voor de ontwikkeling van de lijn bleef de Schelde echter tot in 1970 de grote hinderpaal. Gedurende al deze jaren bleef het terminus-station van de lijn gesitueerd op de westelijke Scheldeoever, onder verschillende benamingen: Vlaamsch Hoofd, Linkeroever, meer populair St-Anneke. De betekenis van de lijn was in hoofdzaak lokaal.

De ontsluiting.

Toen in 1964 beslist werd een nieuwe Scheldeoververbinding in tunnel te Antwerpen uit te voeren, brak voor de lijn 59 de grote kans aan.

Naast de koker voor de E-3 autoweg, die het Vlaamse land doorkruist van zuid-west naar noord-oost, werd in de J.F. Kennedy-tunnel onder de Schelde te Antwerpen, een dubbelspoorkoker gebouwd, waardoor een rechtstreekse geëlektrificeerde spoorlijn tussen het Antwerpse centrum en Gent tot stand kon komen, en het land van Waas uit zijn afgezonderde positie ten opzichte van de Antwerpse agglomeratie kon worden gehaald.

Zoals steeds bij dergelijk omvangrijke werken het geval is, werd de uitvoering van het geheel der moderniseringswerken door enkele bijkomende moeilijkheden vertraagd. Deze sproten voort uit het feit dat o.m. de planning diende aangepast aan de vordering en voltooiing van de nieuwe Scheldetunnel; dat er heel wat tijd verloren ging als gevolg van de betwistingen nopens de keuze van tracé en wijze van aanleg van de nieuwe doortocht in St-Niklaas; dat er een omvangrijk werk, zijnde de volledige heraanleg van het



Ten zuiden van Antwerpen
De nieuwe spoorverbinding Antwerpen-Gent aan de tunnel onder de Schelde.
Op de achtergrond, de voorsteden.

goederenstation Gent-Zeehaven, aan de planning werd toegevoegd. Voeg daarbij enige vertraging en moeilijkheden bij het verwerven der nodige gronden en ten slotte de spreiding van de financiële middelen, en men kan besluiten dat deze uitermate omvangrijke taak welke toch de modernisering der lijn 59 is, in een meer dan behoorlijke tijd werd opgeknapt.

De indienstname van het geëlektrificeerde vak Antwerpen-St-Niklaas had plaats op 27 september 1970. Behalve de eigenlijke tunnelwerken waren voor de verwezenlijking van dit vak belangrijke werken op het spoordomein noodzakelijk : de omvorming van het station Berchem zonder onderbreking van de exploitatie — 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 Linkeroever tot St-Niklaas, de ophoging van het station St-Niklaas met de verplaatsing van de goedereninstallaties naar de oostkant van de stad.

Een gekadanseerde dienst met per uur een directe en een omnibustrein in iedere richting werd tussen Antwerpen en St-Niklaas ingesteld. Langzaam groeit de betekenis van deze lijn voor het personenverkeer. Op twee jaar tijd is het reizigersaantal met circa 20 % gestegen van 4600 tot meer dan 5500 reizigers per dag, stijging die volgens de verwachtingen, in functie van de integratie van het Waasland in de activiteiten van de Antwerpse agglomeratie, zich verder zal manifesteren.



Nieuw station Berchem (Antwerpen).

De datum van mei 1973 werd vooropgesteld voor de indienststelling van de elektrifikatie van het vak St-Niklaas-Gent. Ook voor dit gedeelte werd de elektrifikatie te baat genomen om belangrijke moderniseringswerken uit te voeren : de bouw van het viadukt te St-Niklaas (kant Gent), de ophoging van de sporen te Lokeren, het verleggen van het tracé der sporen in de doortocht van het station Gent-Zeehaven, het viadukt te Gentbrugge, zijn er de meest sprekende voorbeelden van.

Het tijdsschema, opgesteld in funktie van de datum van einde mei 1973, werd bij de uitvoering der werken strikt gevolgd, zodat de rechtstreekse verbinding Antwerpen-Gent op de geplande datum in dienst komt.

Belangrijkste fasen van de werken.

- dubbelspoor Zwijndrecht-Beveren in dienst 28.1.1970;
- dubbelspoor Beveren-St-Niklaas in dienst 14.5.1970;
- verhoogd station St-Niklaas geëlektrificeerd in dienst 23.5.1971;
- dubbelspoor Lokeren-St-Niklaas in dienst op 12.6.1972;
- verhoogd station Lokeren (1^e fase) in dienst op 12.11.1972;
- idem (2^e fase) geëlektrificeerd in dienst 2.6.1973;
- aanleg 2^o spoor Lokeren-Oostakker aan gang;
- Nieuwe seinrichting + automatisering der overwegen tussen Lokeren en Oostakker afgewerkt tegen 2.6.1973;
- Gent-Zeehaven : omwerking der 1^e fase van de nieuwe trieerbundel + verhoogde lijn 59 samen met het nieuw station Gent-Dampoort in dienst op 5.5.1973;
- Gent-Oost — Vlaamse kaai : verhoogd dubbelspoor in dienst op 6.2.1972. Hiertoe dienden 2 bruggen en belangrijke steunmuren gebouwd en het goederenstation Gent-Oost omgewerkt;
- Gentbrugge : de lijn werd over de gehele uitgestrektheid van het grondgebied opgehoogd. Hiertoe dienden 4 bruggen en een spoorwegviadukt gebouwd. Dubbelspoor in dienst op 6.2.1972;
- In Gent-St-Pieters werden de kaaisporen I/II geëlektrificeerd evenals 5 bijkomende sporen van bundel T;
- Tussen Antwerpen en Gent werd de seinrichting vernieuwd en geautomatiseerd. Hiertoe dienden over de gehele uitgestrektheid van dit baanvak de nodige kabels ingegraven, de hele buiteninstallatie vernieuwd en voedingsposten gebouwd. Over het geheel van de lijn werden 22 overwegen afgeschafte door bouwen van kunstwerken en aanleggen van wegomleidingen. De bestaande automatische overwegen werden omgewerkt volgens het nieuwe stelsel en voor dubbelspoor; 15 onbewaakte overwegen werden



Oud station St-Niklaas.

uitgerust met automatische seinen, waarvan 8 voorzien zijn van halve wipsluitbomen; ook werden 13 bewaakte overwegen uitgerust met automatische seinen en halve sluitbomen, waarvan 2 met vier halve sluitbomen. Bij het einde der werken zullen nog 10 onbewaakte overwegen bestaan. Het Ministerie van Verkeerswezen gaf echter opdracht ook deze te doen verdwijnen. De nodige studies hiertoe werden aangevat en men mag aannemen dat binnen afzienbare tijd over het hele traject geen enkele onbewaakte overweg meer zal bestaan.



Nieuw station St-Niklaas.

Betekenis van de lijn 59.

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

De functie van de lijn 59 bij de reizigersbediening vertoont verscheidenheid. In de eerste plaats geldt natuurlijk de verwezenlijking van een snelle treinverbinding tussen de Metropool en de Arteveldestad, met bijhorend de relaties tussen deze steden met de centra van het land van Waas : St-Niklaas en Lokeren.

Ook de inwoners van de tussengelegen gemeenten worden opnieuw door de trein bediend door het weder in dienst stellen voor het reizigersverkeer van de vroegere stations en stopplaatsen gelegen op het vak St-Niklaas-Oostakker, zoals dit in 1970 het geval was met sommige halten tussen Antwerpen-Linkeroever en St-Niklaas. Deze omnibusdienst zal een verbinding betekenen van deze gemeenten met de stedelijke centra en als dusdanig een aanloop betekenen voor de inschakeling van de lijn 59 bij de regionale bediening per spoor van de grote agglomeraties, waaraan meer en meer behoefte komt.

Tenslotte zal de lijn 59 ook van betekenis zijn voor het doorgaand verkeer, waarbij vooral de aandacht gaat naar de verbinding Antwerpen-West-Vlaanderen, enerzijds naar Brugge en de Oostkust, anderzijds naar Kortrijk en verder door naar Rijsel. Deze verbinding met de kust zal ongetwijfeld bij de Waaslanders een aanwakking voor het kusttoerisme betekenen. Daarentegen zullen vanuit de richting Gent de streken verder dan Antwerpen, onder meer Nederland, beter en sneller bereikbaar zijn.

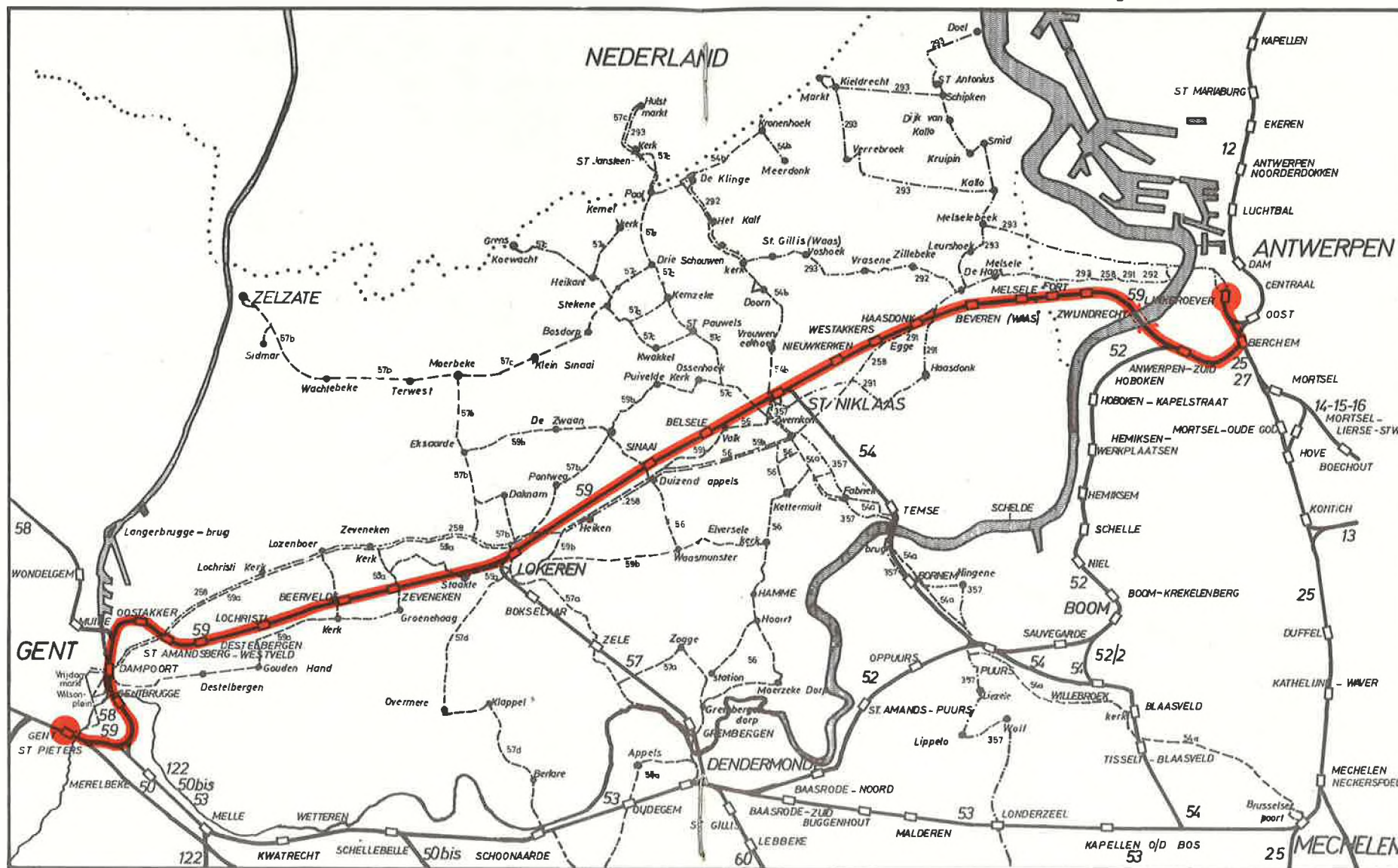
Voor het goederenverkeer is de lijn 59, buiten de lokale bediening, tot op heden enkel van belang voor de industriezone op de linker-Scheldeoever nabij Zwijndrecht en Kallo. Het doorgaand goederenverkeer Antwerpen-Gent of omgekeerd ondervindt in de toegangshellingen van 16 ‰ van de Kennedy-tunnel een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

Doch hieraan zal een passende oplossing worden gegeven omdat het onaanvaardbaar is dat de rechtreekse lijn tussen de twee belangrijkste havens van het land, tevens de voornaamste groeipolen van de industriële activiteiten in het Vlaamse land, niet volop voor het goederenverkeer in aanmerking zou komen.

Het kan niet worden ontkend dat er toekomst steekt in het gebied begrensd door het kanaal Gent-Terneuzen en de Neder- en Westerschelde.

REIZIGERSBEDIENING NMBS - WAASLAND

LEGENDE :  Spoorweg met reizigersstations
 Aanvullende
 Vervangende } Autobuslijnen



Voor de industrialisatie op de oostelijke oever van het kanaal naar Terneuzen met vestigingen als Volvo, Texaco, EBES-Rodenhuize en Sidmar, die zich ontwikkelde als gevolg van de verruimde scheepvaartmogelijkheden van het kanaal en de sluis te Terneuzen, is een eerste stap afgesloten. Ofschoon de maritieme trafiek te Gent, die sedert 1968 vervijfvoudigd is, nog steeds een stijgende lijn vertoont, wordt gevreesd voor een stagnatie van de economische bedrijvigheid als gevolg van de niet meer toereikende capaciteit van het zeekanaal en de toegangssluis te Terneuzen.

Plannen werden gemaakt om de toegelaten tonnemaat tot 125 000 ton op te voeren, met overeenkomstige uitbreiding van de haven en de aanliggende industriezones, door de aanleg van een nieuw kanaal ten oosten van het bestaande.

Anderzijds gaat de uitbouw van de industriezone op de Linkeroever onverpoosd verder. De eerste bedrijven kwamen in exploitatie, andere volgen op de voet. Om geografische redenen zal deze zone zich westwaarts ontwikkelen, zodat een naar elkaar groeien van beide zones in het vooruitzicht kan worden gesteld.

De uitbreiding van deze zones zal buiten een vermeerdering van het goederenverkeer, ook de aanvoer van steeds meer arbeidskrachten vergen. De streek Lokeren-St-Niklaas, gelegen tussen beide industriezones in, zal hierbij een bevoorrechte positie innemen. Het is te verwachten dat de gemeenten van het land van Waas, thans nog hoofdzakelijk gericht op de landbouw- en de ambachtelijke sektor, een meer residentiële karakter zullen verkrijgen, als gevolg van de industrie-uitbreiding in de randzones.

In dit verband zal de lijn 59 een vooraanstaande functie krijgen om de arbeidskrachten tot enkele antenne-stations nabij de industrievestigingen aan te voeren.

Het ligt in de lijn der verwachtingen dat het pendelverkeer er aanzienlijk zal toenemen. Doch vooral naar de grote centra, waar de bedrijvigheid van administratieve en commerciële aard zich zal concentreren, zal een intense reizigersbeweging op de spitsuren moeten worden verwerkt.

Daar de industriezones enerzijds op Antwerpen, anderzijds op Gent georiënteerd zijn, zal de lijn 59 als hoofdader van het openbaar vervoer in het Waasland, hierbij een eersterangsrol moeten vervullen, naast het verzorgen van een snelle treinverbinding tussen de beide eindpunten Antwerpen en Gent.

Aansluitende diensten.

De lijn 59 is de hoofdas voor het openbaar vervoer in het land van Waas. Een zeer dicht net van sekundaire lijnen vervolledigt het bedieningspatroon van de streek.

Twee spoorlijnen maken hier deel van uit, beide gelegen ten zuiden van de as Antwerpen-Gent. Te St-Niklaas sluit de lijn naar Mechelen aan met Temse als bediend punt, terwijl vanuit Lokeren de lijn 59 verbonden wordt met Dendermonde via Zele.

De autobusdiensten NMBS hebben een structuur gebaseerd op het vroeger spoorwegnet in het gewest. Wegens de geringe dichtheid van de bevolkingskernen is een autobusdienst, in aansluiting met het treinverkeer in de knooppunten te St-Niklaas en Lokeren, door zijn grotere frekwentie en de verscheidenheid van reismogelijkheden, een meer aangewezen en beter aan de lokale behoeften aangepast bedieningssysteem dan een treindienst. Volgende vervangingsautobuslijnen zijn hierbij te vermelden: Lokeren-Moerbeke-Zelzate, Moerbeke-St-Pauwels-St-Niklaas, St-Niklaas-De Klinge, St-Niklaas-Dendermonde.

In de noordoosthoek van de provincie Oost-Vlaanderen wordt dit net aangevuld met aanvullende lijnen, die voornamelijk te Beveren (Waas) aansluiten met de spoorweg, terwijl de bediening van de westkant, tussen Gent en Lokeren, door de diensten van de Buurtspoorwegen wordt waargenomen.

Het zwaartepunt van het autobusverkeer ligt ongetwijfeld te St-Niklaas. Door het overbrengen van de goedereninstallaties naar St-Niklaas-Oost en het achteruitbrengen van het station ten opzichte van het stadscentrum, kwam een aanzienlijke oppervlakte vrij voor de inrichting van het stationsplein. Gunstig is bovendien dat het doorgaand wegverkeer zal gescheiden worden van het terminaal vervoer van en naar het station, door de bouw van een tunnel onder het stationsplein, zodat de inrichting van de stationsomgeving integraal in functie van het eindvervoer kan geschieden.

Alzo werd de gelegenheid geboden om te St-Niklaas, ten behoeve van de NMBS-diensten, een overdekt autobusstation met zestien opstapperrons te voorzien, optimaal gelegen naast het stationsgebouw. Voor de stadsbussen werden vóór het station twee afzonderlijke ruime haltes voorbehouden.

Daarenboven werden ook voor het privaat-verkeer uitgebreide stationeermogelijkheden voorzien: op het plein zelf zullen meer dan 300 plaatsen voor langparkeerders en drie fietsenstallingen met een totale capaciteit van 420 rijwielen beschikbaar zijn, benevens standplaatsen voor taxi's (naast de plaats voor private auto's) om reizigers aan het station af te zetten of op te halen.

Lokeren.

Lokeren kan, op gebied van de rol die het speelt in het openbaar vervoer, in grote mate vergeleken worden met St-Niklaas. Naar het voorbeeld van St-Niklaas werden in het centrum van Lokeren enkel de installaties voor de reizigersdienst behouden.

Aldus werd het aantal sporen in het station Lokeren beperkt tot vijf doorgaande geëlektrificeerde sporen, gemeenschappelijk voor de lijnen 57 en 59, en een niet-geëlektrificeerd doodspoor, enkel voor de treinen van Dendermonde. De toegang tot dit spoor is evenwel onafhankelijk van de treinbewegingen op de lijn 59.

Het stationsgebouw dat van na de tweede wereldoorlog dateert, kon behouden blijven en aangepast worden aan de nieuwe toestand.

De goederensporen werden verplaatst in de richting St-Niklaas op ongeveer 2 km van het reizigersstation, waar zij zeer gunstig ter hoogte van de industriezone gesitueerd zijn.

Dank zij het overbrengen van de goederenkoer zal het stationsplein aanzienlijk kunnen uitgebreid worden, zonder dat aan de beplanting moet worden geraakt.

Daar Lokeren net als St-Niklaas een belangrijk centrum is voor het autobusverkeer, ging in de eerste plaats de aandacht naar de aanleg van een volledig nieuw autobusstation met 8 opstaperrons.



Verhoogd spoor
te Lokeren.

Op de overige ruimte van de vroegere goederenkoer worden verder een fietsenstalling voor circa 400 fietsen en 50 motorrijwielen, en een parking voor 150 auto's ingericht. Deze stationeerplaatsen vervangen geenszins de reeds bestaande mogelijkheden maar verhogen de totale parkeergelegenheid. In een tweede fase zal de capaciteit van deze nieuwe parking nog kunnen verdubbeld worden.

Om de herinrichting van het stationsplein te kunnen aanvatten dienen de ophogingswerken van de lijn naar Dendermonde een aanvang te nemen. Volgens de huidige vooruitzichten zal dit in de loop van 1974 geschieden.

Gent-Zeehaven.

De snelheid op de lijn 59 bij doortocht van het station Gent-Zeehaven bedroeg in het verleden slechts 60 km/u met ter hoogte van het Dampoortstation een lokale vertraging tot 20 km/u.

Deze beperkingen onaanvaardbaar voor een gemoderniseerde lijn, konden worden opgeheven door de verplaatsing van de hoofdsporen van de lijn 59 naar de andere zijde van de bundels van het station Gent-Zeehaven, hetgeen een volledige omwerking van dit station vergde.

Anderzijds heeft de ontwikkeling van de Gentse haven en de aanliggende industriezones, de noodzaak aangetoond voor een modernisering van de installatie van het vormingsstation dat optimaal gesitueerd is voor de goederenbediening van de ganse zone ten noorden van Gent.

De goederentrafiiek (geladen en geloste wagens) van het station Gent-Zeehaven vertoont sedert 1968 inderdaad een ononderbroken stijging wat de wagenladingen betreft: van 62 456 in 1968 is dit aantal gestegen tot 111 367 wagens in 1972, hetzij een verhoging van meer dan 78 %. Bovendien dient er rekening gehouden dat voor het goederenvervoer per spoor meer en meer gebruik wordt gemaakt van wagens met groot laadvermogen, zodat in tonnage uitgedrukt de stijging een nog belangrijker percentage zou vertonen.

Hierbij moeten de cijfers worden gevoegd van de goederentrafiiek op de westelijke oever van het kanaal Gent-Terneuzen, die niet door station Gent-Zeehaven wordt behandeld, alhoewel de bediening van een havenzone volledig vanuit een enkel punt zou moeten kunnen geschieden. Dit geldt nog te meer daar voor deze oever het graven van een dok in het vooruitzicht wordt gesteld en een industriezone van 1350 hectare reeds bij Koninklijk Besluit werd goedgekeurd.

Door realisatie van de plannen die een toegang tot de haven voor schepen van 125 000 ton voorzien, zal de belangrijkheid van het goederenverkeer per spoor in de Gentse haven- en industriezone ongetwijfeld nog een spectaculaire groei kennen.

Ingevolge de industriële evolutie voldeden de bestaande installaties van het vormingsstation Gent-Zeehaven, zelfs op korte termijn, niet meer om het spoorverkeer te verwerken. Dit om verschillende redenen : onvoldoende triersporen, te geringe lengte van de sporen, verouderde bedieningsinstallaties van seinen en wissels, minder geschikte verbindingen met de dokken. De maximumcapaciteit van de oude vorming bedroeg ongeveer 800 wagens per 24 uur.

Om de haveninstallaties doelmatig te bedienen en het hoofd te bieden aan de geplande uitbreidingen, werden in het ontwerp van de nieuwe vorming een trierbundel van 32 sporen, met een gemiddelde lengte van meer dan 600 m, en een ontvangtbundel van 14 sporen voorzien. Sein- en wisselbedieningsinstallaties, gekoncentreerd in twee seinhuizen, worden volkomen vernieuwd waarbij de schifting van de wagens automatisch zal verlopen.

Een nieuw net van televerbindingen binnen het werkgebied zal worden uitgebouwd met het oog op het mechaniseren van de administratieve taken die met het eigenlijke trierwerk van de wagens samenhangen

De capaciteit van de nieuwe installatie zal minstens het dubbele bedragen van het vroegere station.

Belangrijk is bovendien dat de homogene treinen (ertsen, graan, steenkolen, enz.) waarvan het aantal gestadig toeneemt, rechtstreeks het havengebied zullen kunnen bereiken zonder nog de activiteiten van het vormingsstation ook maar in enige mate te hinderen, en dit door de aanleg van een verbinding tussen het industriespoor op de rechteroever van het kanaal met de lijn naar Eeklo, hetgeen met de oude installaties van het vormingsstation onmogelijk was.

De stationsdiensten van Gent-Zeehaven zullen ondergebracht worden in een gebouwencomplex gelegen langs de kant haven van de nieuwe vorming en bereikbaar zijn van de Hoge Weg.

Waar aldus het station Gent-Zeehaven en de aansluitingen met de haven de toekomstvooruitzichten voor de expansie van, de haveninstallaties en de industriezones ten noorden van Gent voor de toekomst veilig stellen, mag niet uit het oog worden verloren dat ook de spoorverbindingen naar het hinterland een voldoende capaciteit moeten bezitten. Het Oosterringspoor te Gentbrugge waarop zich ook een intense reizigersdienst zal ontwikkelen, vergt hiervoor evenwel ernstig voorbehoud.



Nieuw station Gentbrugge.



Verhoogd spoor te Gentbrugge.

Gent-Dampoort.

Door het verleggen van het tracé van de lijn 59 in de doortocht van Gent-Zeehaven was het onmogelijk de bestaande installaties van het Dampoortstation te behouden. Bovendien was het, rekening houdend met de ligging van het stadscentrum, van belang dat het stationsgebouw aan de andere zijde van de Dampoortbrug zou gelegen zijn.

Het probleem van het stationsgebouw vond een gelukkige oplossing, omdat tussen de spoorwegberm en het goederenmagazijn van Gent-Oost voldoende plaats beschikbaar was.

Voor de aanleg van nieuwe perrons in de gewone schikking naast elkaar was het spoorwegplatform evenwel te smal. Een oplossing werd aangenomen waarbij de perrons achter elkaar in de lengte worden aangelegd. Deze schikking — die ook in talrijke aansluitingsstations van Nederland toepassing vindt — heeft het voordeel dat de oppervlakte-inname minimaal is, terwijl de overstap van de reizigers zeer vlot kan verlopen door een oordeelkundige dienstbesteding van de perrons, waarbij de passende treinen — in dit geval de treinen uit de richting Eeklo met deze naar Antwerpen, of omgekeerd — tegenover elkaar aan éénzelfde perrongedeelte worden gebracht.

De installaties van het station werden eveneens aangevuld met een autobusstation met 4 perrons vóór het nieuw gebouw, met de nodige akkomodatie voor de taxi's, het verkeer van de auto's voor het afhalen en brengen van reizigers en plaatsruimte voor het stallen van fietsen. In de omgeving van het vroeger stationsgebouw werd een parking voor een vijftigtal wagens aangelegd.

Het nieuwe Dampoortstation, dat opvalt door zijn bijzondere konstruktie, is in feite een voorlopige oplossing.

Er wordt inderdaad gepland het goederenstation Gent-Oost over te brengen naar de vrijgekomen terreinen naast de nieuwe rangeerbundel te Gent-Zeehaven.

Het definitief stationsgebouw van Gent-Dampoort zal dan opgericht worden, rekening houdend met de inplanting van de toegangstrappen tot het pré-metrostation van de lijn 3.

Op de vrijgekomen terreinen van het Ooststation zullen alsdan ruime voorzieningen voor het autobusverkeer, het stationeren van auto's, het stallen van fietsen en motorrijwielen — alle nodige akkomodaties behorend bij de inrichting van nieuwe stations — voorhanden zijn.

De toekomst.

Hoe belangrijk het tot stand komen van de rechtstreekse elektrische verbinding tussen Antwerpen en Gent ook moge wezen, het is nog meer een mijlpaal in de spoorevolutie.

Traditioneel heeft zich in het verkeer een as Antwerpen-Gent-Kortrijk-Rijsel ontwikkeld. Aansluitend met de elektrificatie van de lijn 59 heeft de NMBS dan ook, in haar tienjarenplan, de modernisering van de lijn 75 Gent-Kortrijk-Rijsel voorzien, met inbegrip van de elektrificatie en het opvoeren van de snelheid tot 160 km/u. In Rijsel zal bovendien kunnen worden aangesloten op het franse snelspoornet, dat de verbindingen enerzijds naar Parijs, anderzijds naar Londen via de tunnel onder het Kanaal, in een minimum van tijd zal mogelijk maken.

Belangrijke werken voor de verbetering van het tracé van de lijn 75 en van de afschaffing van de overwegen binnen de woonzones, zullen voor het verwezenlijken van dit objectief vereist zijn.

De toekomst van de lijn 59 lijkt derhalve geen problemen te stellen, moest zij niet op de lijn zelf aan beide eindpunten in het gedrang komen. Zowel te Antwerpen als te Gent worden immers de exploitatie-mogelijkheden in ernstige mate beperkt.

Het centraalstation te Antwerpen, een kopstation daterend uit de eerste jaren van de XX^e eeuw, telt te weinig ontvangstsporen, waarvan de lengte bovendien te gering is rekening houdend met de moderne traktiesystemen.

Om de capaciteit van het station te verhogen werd, in samenwerking met alle betrokken openbare besturen, een plan uitgewerkt voor het doortrekken van de sporen tot Antwerpen-Dam, om aldaar aan te sluiten met de bestaande lijnen naar de haven en Nederland.

Het Antwerpse centraalstation zal in het kader van deze werken worden omgebouwd tot een volledig ondergronds station met doorgaande sporen op twee verdiepingen gelegen. De capaciteit zal, in eerste benadering, praktisch verdubbelen.

In de Gentse agglomeratie worden de spoorwegen enerzijds geplaatst tegenover een te kleine capaciteit van het Oosterringspoor, dat de enige verbinding vormt van de spoorlijnen in het noorden van de agglomeratie (waartoe de haveninstallaties behoren), en de groep lijnen die rechtstreeks het St-Pietersstation aan de zuidrand bedienen. Anderzijds is er de vaststelling dat de rol van de spoorwegen bij de bediening van de regio onvoldoende ontwikkeld en benuttigd is, rekening houdend met de beschikbare infrastructuur. Een der voornaamste oorzaken dient gezocht in het ontbreken van een station in de onmiddellijke nabijheid van het stadscentrum.

Een bijkomende noord-zuid gerichte verbinding betekent derhalve een volstreekte vereiste, enerzijds om aan de in volle ontwikkeling zijnde haven en de daarmee verbonden industriezone de

passende spoorinfrastructuur te kunnen bezorgen, en anderzijds om de optimale regionale bediening per spoor voor reizigers binnen een straal van 20 km rond de Gentse agglomeratie te kunnen waarborgen.

De dringende behoefte aan een behoorlijke regionale bediening in de omgeving van de grote agglomeraties tekent zich van jaar tot jaar scherper af. In Antwerpen werd zopas het initiatief genomen voor het opstellen van een structuurplan voor het regioverkeer.

De N.M.B.S. heeft het dan ook noodzakelijk geoordeeld om in haar tienjarenprogramma een bijzonder hoofdstuk te besteden aan dit nieuw aspect van het verkeer, waarbij zowel de Gentse als de Antwerpse agglomeratie betrokken zijn.