

elektrificatie zottegem oudenaarde kortrijk



Nieuw treinaanbod

Sinds 5 januari ll. wordt er op de intercityverbinding «G» (Brussel - Kortrijk - Brugge - Oostende) tussen Brussel en Kortrijk gereden met elektrische trekduwstellen, samengesteld uit de meest moderne rijtuigen. Zo kan er een tijdswinst van 4 minuten gerealiseerd worden tussen Denderleeuw en Kortrijk.

Omdat de verbinding Kortrijk - Brugge pas op 1 juni a.s. geëlektrificeerd zal zijn, blijft de dieseltractie thans nog behouden tussen Kortrijk - Brugge - Oostende. In Kortrijk bestaat er een vlotte overstapmogelijkheid van 7 minuten naar en van de Intercitytreinen tussen Kortrijk en Brussel.

Ook de stoptrein Oudenaarde - Zottegem wordt sinds die dag met elektrische motorstellen gereden met behoud van een overstap in Zottegem van 8 minuten naar en van Brussel.

De P-treinen tussen Oudenaarde en Kortrijk zijn eveneens uit elektrische motorstellen samengesteld.

Tijdens de ochtendpiek werd de treindienst lichtjes aangepast en als gevolg van een herverdeling van het materieel rijden sommige P-treinen nog met andere rijtuigen.

Wanneer op 1 juni a.s. de Intercitytrein «G» over gans zijn reisweg Brussel - Kortrijk - Oostende elektrisch rijdt, komt er te Denderleeuw een nieuwe overstapverbinding naar en van de stoptrein richting Brussel-Noord. In functie van de definitieve dienstregelingen van de IC-«G»-

treinen op de lijn Kortrijk - Brussel, zullen deze van de P-treinen nog kleine wijzigingen ondergaan.

Historiek

De ontwikkeling van het spoorweginet in België nam in het begin een nogal verrassende wending. De wetgever wilde een spoorweginet uitbouwen, als alternatief voor het goederenvervoer via de toen bestaande waterwegen, die de staatsgrenzen overschreden.

De belangstelling van de bevolking voor dit nieuwe vervoermiddel was echter zo overweldigend, dat het reizigersverkeer eerst tot ontwikkeling kwam. De vier grote aslijnen van het geplande spoorweginet werden ook spoedig aangevuld met andere lijnen.

Vier jaar na de eerste treinrit tussen Brussel en Mechelen, pufte voor de eerste maal op 22 september 1839 een stoomtrein Kortrijk binnen.

Het jonge spoorweginet evolueerde vrij snel en Mechelen, aanvankelijk het centrale punt, werd vervangen door Brussel.

Het baanvak Zottegem - Oudenaarde behoorde tot de verbinding Denderleeuw - Kortrijk en werd op 14 december 1868 samen met het traject

Zottegem - Denderleeuw in dienst genomen. Kort voordien nl. op 12 april van dat jaar werd het traject tussen Kortrijk en Oudenaarde voor het treinverkeer geopend.

Deze spoorweg vormde met de lijn Geraardsbergen - Nieuwpoort twee verbindingen, die in 1863 in

concessie gegeven werden, en waarvoor de maatschappij «SA Chemins de fer de l'ouest de la Belgique» werd opgericht. Deze moest de verbindingen aanleggen en exploiteren; ook voor de nieuwe lijnen en vertakkingen die in West-België en Noord-West-Frankrijk gebouwd zouden worden. Alhoewel de infrastructuurwerken voorzien werden voor twee sporen, werd slechts een enkelsporige verbinding gebouwd. De lijn werd geëxploiteerd door de «Société générale d'exploitation de chemins de fer». Deze maatschappij ontstond in 1866 door samenvoeging van verschillende spoorwegvennootschappen. Ze startte haar werkzaamheden in 1867 en na anderhalf jaar exploiteerde ze reeds meer dan 700 km spoor. De spoorlijn Kortrijk - Denderleeuw betekende voor de «Société générale d'exploitation de chemins de fer» de meest directe verbinding tussen Brussel en West-Frankrijk enerzijds en Brussel en de havens van Nieuwpoort, Duinkerke en Calais anderzijds.

Toch was deze exploitatiemaatschappij geen lang leven beschoren. Immers, reeds in 1870 kocht de Belgische regering deze vereniging en vanaf dat ogenblik werd het baanvak Oudenaarde - Zottegem beheerd door de Belgische Staatsspoorwegen, die in een latere fase het enkelspoor zouden verdubbelen. Vanaf 1926 tenslotte, maakt deze verbinding deel uit van het NMBS-spoorweginet.

Elektrificatie en modernisering

Het geëlektrificeerde baanvak Denderleeuw - Zottegem werd reeds op 22 mei 1982 in gebruik genomen. Thans was het de beurt aan de verbinding Zottegem - Kortrijk waardoor de totale lengte van het geëlektrificeerde net op 1 954 km gebracht wordt.

Voor de elektrificatie werden 1 368 palen ingeplant en werd er 2 960 ton staal en 4 870 m³ beton gebruikt.

Het baanvak Zottegem - Kortrijk wordt elektrisch gevoed vanuit de bestaande tractieonderstations van Zottegem en Kortrijk, aangevuld met de sectioneerposten van Oudenaarde en de vertakking Zandberg. Hier kan de lijn Kortrijk - Gent elektrisch gescheiden worden van de lijn Kortrijk - Zottegem. Het voedingssysteem van de bovenleiding wordt bediend en gecontroleerd vanuit Gent. Naast de elektrificatie werden ook nog andere moderniseringswerken uitgevoerd.

Zo werd o.a. het stationsgebouw van Munkzwalm gerestaureerd en wordt er in St.-Denijs-Boekel een nieuw gebouw opgericht dat tevens het nieuwe seinhuis zal bevatten. Ook de seininrichting wordt gemoderniseerd, waardoor er onder dezelfde veiligheidsvoorwaarden, zowel op normaal als op tegenspoor kan gereden worden.

Van de 79 overwegen op de lijn Zottegem - Kortrijk werden er reeds 15 afgeschafte en zullen er dit jaar nog 7 volgen. Bovendien wordt de weginstallatie aan 19 overwegen uitgebreid.

Door de ophoging van het station

Oudenaarde zullen er nog 8 overwegen verdwijnen.

In samenwerking met het Ministerie van Openbare Werken werd te Ename de spoorbrug over de Schelde vervangen, zodat de doorvaart van schepen van 1 350 ton mogelijk wordt. De nieuwe brug heeft een lengte van 108 m met tweemaal twee stroken van elk 27 m en middendekken van 54 m over de stroom. Om een vrije hoogte van 8,25 m boven het water te bereiken zijn de sporen over een lengte van 1 900 m opgehoogd. Er werd ook bijzondere aandacht besteed aan het voor- en navervoer van de treinreizigers door het aanleggen van alvast 650 parkeerplaatsen en stallingen voor 2 000 fietsen.

