

KORTRIJK – POPERINGE ELEKTRISCH

«Flandre Occidentale» aan de basis van Westvlaamse integratie

Toen in 1845 met de aanleg van een spoorwegnet in West-Vlaanderen begonnen werd, was de periode waarin de staat als spoorwegbouwer optrad reeds voorbij. Tot 1843 had hij nl. de belangrijkste industriële centra met elkaar verbonden en via enkele grenssteden naar het buitenland gericht. Daarna werd het initiatief tot uitbreiding overgelaten aan het privé-kapitaal. De eerste concessies werden aangevraagd en ook toegekend aan Engelse ondernemingen, die het succes van privé-spoorlijnen in Engeland indachtig, op het continent hetzelfde wilden bereiken. Zo werd op 18 mei 1845 een volledig net in concessie gegeven aan de «Richard Fearon Company», die op 30 mei de «Société des chemins de fer de la Flandre Occidentale» stichtte.

Het was de bedoeling een lijn aan te leggen van Brugge naar Kortrijk, langs Torhout en Roeselare, met vertakkingen naar Tielt en Diksmuide, en van Tielt naar Aalter en Deinze. Een verbinding Kortrijk – Ieper via Wervik zou tevens de belangrijkste handelscentra in dit gebied aandoen. Dat was nodig indien de maatschappij de doelstellingen van de concessie wilde verwezenlijken nl. West-Vlaanderen door een beter vervoer uit het isolement halen. De lijn Kortrijk – Ieper zou immers de verbinding zijn tussen de Leie (vanuit Gent) en het kanaal van Ieperlee en moest de tanende linnenindustrie op zoek naar betere afzetmarkten in Oost-Vlaanderen en Henegouwen stimuleren. Voor Henegouwen betekende de lijn Brugge – Ieper – Kortrijk een aansluiting op de spoorweg Kortrijk – Namen via Doornik en Klabbek, die het mogelijk maakte grondstoffen uit Henegouwen naar West-Vlaanderen te brengen.

Ten slotte zouden ook de verbindingen binnen de provincie verbeteren door Ieper met Brugge te verbinden. De nieuwe spoorweg betekende voor West-Vlaanderen

een nieuwe toekomst. De verwachtingen van vele gemeenten verwaterden echter toen de «Compagnie de la Flandre Occidentale» bij het beëindigen van de lijn Brugge – Kortrijk (juli 1847) niet zinnens leek zijn verplichtingen als concessionaris na te komen. Aan de aftakkingen naar Tielt en Diksmuide en de lijn Kortrijk – Ieper was men immers nog niet begonnen.

De kostprijs van de lijn Brugge – Kortrijk – acht miljoen frank – en de economische crisis hadden de financiële mogelijkheden van de maatschappij aangetast. Ze maakte de regering duidelijk niet in staat te zijn haar overige verplichtingen na te komen. Ze wilde dan ook ontslagen worden van de aanleg van sommige verbindingen en vroeg een verder uitstel voor de lijn Ieper – Kortrijk.

De gemeenten Tielt, Meulebeke, Beveren, Aalter eisten dat ook zij zouden aangesloten worden op de spoorlijn Brugge – Kortrijk. Dit kon door de aanleg van een traject Tielt – Roeselare – Ieper, over Ingelmunster. Op hun beurt waren Ieper, Komen, Wervik en Mener gekant tegen de spoorlijn Ieper – Kortrijk via Roeselare, omdat die te weinig belangrijke gemeenten zou aandoen, en duurder zou uitvallen dan de oorspronkelijk geplande lijn via Wervik.

De staat willigde grotendeels de eisen in van de maatschappij, die vrijgesteld werd van de aanleg van de lijn Torhout – Veurne. Enkel de spoorweg Kortrijk – Ieper over Wervik diende nog gebouwd, nu verlengd tot Poperinge, alsook de aftakking naar Tielt. Voor deze lijnen waarborgde de staat gedurende vijftig jaar een minimumwinst van 4 % op de som van 10 miljoen frank, het kapitaal nodig voor de aanleg van die lijnen (wet van 20 december 1851).

Kort daarop gingen de werken van start. De spoorlijn naar Ieper overbrugde de Leie nabij Kortrijk en zo werd er te Marke geen station voorzien. De overbrugging had het voordeel dat er geen tweede doorgang over de rivier moest gebouwd worden. Tevens ging men



van Menen naar Ieper langs Wervik en Zandvoorde – lijn uitgebaat vanaf 18 maart 1854 –, in plaats van over Gheluwe. Op 20 mei 1854 werd het traject Ieper – Poperinge in dienst gesteld. De lijnen Roeselare – Ieper en Poperinge – Hazebroek, in 1868 en 1870 in gebruik genomen, vervolledigen het net van de Flandre Occidentale.

Deze twee nieuwe lijnen waren door de Société Générale d'Exploitation des chemins de fer, waartoe sinds 1864 ook de Flandre Occidentale behoorde, aangelegd.

Zo werden de spoorlijnen van de Flandre Occidentale een deel van een groter geheel en was een betere coördinatie van diensten mogelijk. Dat leidde tot betere resultaten, zeker vanaf 1868 toen een groot stuk van de zelfstandigheid van de diverse maatschappijen binnen de Société Générale d'Exploitation opgeheven werd. Nochtans werd de Flandre Occidentale precies dat jaar door de concurrerende staatspoorwegen geconfronteerd met zware moeilijkheden. Een van de gevolgen voor de lijn Kortrijk – Poperinge was een korte opschorting van de gemengde diensten. Toch zouden nieuwe tarieven en bepalingen tot een oplossing leiden.

Eenzelfde situatie zou zich in 1881 opnieuw voordoen. Inmiddels werd, na de faillietverklaring van een der aandeelhouders, de Société Générale d'Exploitation in 1871 opgedoekt en baatte de Flandre Occidentale zijn net verder voor eigen rekening uit.

De geschiedenis van de Flandre Occidentale is ondanks de zware concurrentie een succes : de inkomsten verhoogden telken jare, op enkele uitzonderingen na. Alleen in 1901 is er een terugloop van de inkomsten, wat door een nieuwe politiek gedurende laatste vier jaar drastisch werd omgebogen. Ondertussen was de overheid al gestart met de terugkoop van de concessiemaatschappijen. Gesteld kan worden dat de beweging tot opkoop zijn oorsprong vond in het feit dat een degelijke exploitatie slechts mogelijk was binnen een eengemaakt spoorwegnet. Daardoor vielen de concurrentie en de praktische problemen i.v.m. tarieven en reisroutes, ontstaan door de verstrengeling van staats- en concessiespoorwegen, immers weg. Daar de einddatum van de Flandre Occidentale-concessie vastgesteld was op 31 december 1945, kon de maatschappij in 1906 niet verplicht worden in te gaan op de voorstellen tot terugkoop. De besprekingen en de conventie van 5 mei 1906 waren dan ook gunstig voor de onderneming. Er werd bepaald dat de overname zou ingaan op 1 januari 1906. De effectieve inbezitting gebeurde evenwel binnen de twee maanden

na de publikatie in het staatsblad van 31 oktober 1907.

Sindsdien bepaalde de staat het beheer van het net en voerde deze een actieve politiek inzake de uitbouw van de voorzieningen : talrijke veranderingen aan de stations, de bouw van een nieuwe brug over het kanaal van Ieperlee en in 1909 vernieuwing van het spoor tussen Kortrijk en Ieper.

Aan de vooravond van de eerste wereldoorlog was het net beter uitgebouwd dan ooit tevoren.

DE ELEKTRIFICATIEWERKEN

LANGZAAM MAAR ZEKER

De eerste studies tot elektrificatie van de Staatsspoorwegen dateren van het begin van de eeuw en spitsen zich toe op de Luikse hellingen. In 1919-1920 werd een studie gewijd aan Antwerpen – Brussel doch pas op 13 januari 1933 besloot de Raad van Bestuur van de in 1926 opgerichte NMBS om de 45 km lange lijn Antwerpen – Brussel onder draad te brengen. Toen bleek dat die geëlektrificeerde lijn uitstekende resultaten opleverde, sloot de Staat in 1939 met de NMBS een overeenkomst waarbij de spoorweg er zich toe verbond op korte termijn de lijnen Brussel – Charleroi, Brussel – Leuven, Brussel – Aalst, Brussel – 's Gravenbrakel en Brussel – Ottignies te elektrificeren. Die lijnen lopen over een totale afstand van 175 km. De plannen belandden bij het uitbreken van de oorlog echter in de koelkast. Na de Bevrijding stelde de regering een plan op voor de wederopbouw van het net en verleende daarbij voorrang aan de elektrificatie. In dit plan werd trouwens de elektrificatie van 1 500 km spoorlijn opgenomen. Om diverse redenen werden er talrijke wijzigingen aangebracht en vorderden de werken slechts langzaam. Feit is dat vandaag, van de 3 618 kilometer spoor door de NMBS geëxploiteerd, er 2 156 kilometer onder draad gebracht werden.

3 000 VOLT GELIJKSPANNING

Op het ogenblik dat de elektrificatie van start ging, werd geopteerd voor 3 000 volt gelijkspanning. Die keuze werd tot op heden gerespecteerd zodat het tractiematerieel universeel kan worden gebruikt. De stroom wordt door de bovenleiding over locomotieven en tractierijtuigen verdeeld. De bovenleiding zelf is van het compound-type met een lichte doorhang, ze bestaat uit vier draden in de langsrichting waaronder 2 draagkabels en 2 rijdraden met daarnaast één aarding per spoor.



KORTRIJK – POPERINGE AAN DE BEURT

Op 13 december 1983 was er een eerste werkvergadering; begin 1985 gingen de elektrificatiewerken definitief van start. In totaal waren er 427,2 km draad en 1 348 palen nodig.

Het totaalgewicht van deze constructie bedraagt 1 087,400 ton en voor de palen, gefundeerd in betonnen blokken, was 4 304 m³ beton nodig.

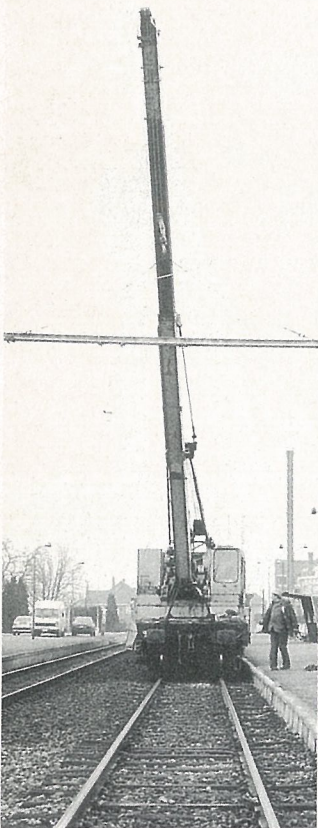
Bij de planning van de elektrificatiewerken op de lijn, moest er rekening gehouden worden met een aantal plaatselijke factoren. Daarom kwamen eerst de spoorwerken op de baanvakken tussen de stations aan de beurt en pas daarna de werken in de stations zelf. Voor de werken in volle baan was immers een gecoördineerde aanvoer nodig van grote hoeveelheden materiaal. Zo was het tussen Komen en Poperinge door het enkelspoor noodzakelijk om tijdens de werken alle treinverkeer stop te zetten in de daluren en vervangingsautobussen in te leggen.

Dergelijke maatregelen kunnen slechts worden aangewend tijdens een korte periode, die bovendien buiten het bietenseizoen moest vallen omdat er dan veel vervoer is van suikerbieten vanuit Poperinge. Van de nood werd een deugd gemaakt en besloten werd tussen Ieper en Poperinge ook het ballastbed, de dwarsliggers en de rails volledig te vernieuwen tijdens deze periode. Op het dubbelsporig deel van de lijn (tussen Kortrijk en Komen) werd de dienstregeling van de treinen voor de duur van de elektrificeringswerken aangepast. Op 25 mei plande de NMBS een aantal tractieproeven zodat vanaf 31 mei II elektrisch sporen mogelijk werd tussen Kortrijk en Poperinge.

De lijn wordt gevoed vanuit de nieuwe tractieonderstations van Ieper (15 000 volt) en Kortrijk, dat daartoe uitgebreid werd. Men beschikt daar thans over een spanning van 70 000 volt. Om bij onderhoudswerken of storingen een vlotte exploitatie in stand te houden, werd te Wervik een sectioneerpost opgesteld en kan de bovenleiding in elektrisch gescheiden secties worden verdeeld. De schakelaars die daarvoor zorgen, bevinden zich te Kortrijk, Menen, Wervik, Komen, Ieper en Poperinge.

TUSSEN KORTRIJK EN POPERINGE

- Te Menen werd een nieuwe seinpost met lessenaar en optisch controlebord (OKB) in dienst gesteld; ook de spoorinstellingen kregen een nieuw kleedje.
- Wervik heeft sedert kort een nieuwe sectioneerpost die zich bevindt tussen de tractieonderstations van Kortrijk en Ieper en die de elektrische bovenleiding tussen beide tractieonderstations in twee afzonderlijke vakken kan scheiden. Zo is een vlotte exploitatie van de lijn bij onderhoudswerken of storingen beter gewaarborgd.
- Ook in Komen werden de spoorinstellingen grondig gemoderniseerd.
- Sedert eind 1986 heeft Ieper een tractieonderstation met een vermogen van 15 000 volt. De oude seinpost van het type Saxby werd volledig vernieuwd en uitgerust met bedieningslessenaar en optisch controlebord (OKB).
- Behalve elektrificeringswerken werden er te Poperinge ook vernieuwingswerken uitgevoerd aan de sporen 1 en 2. Er wordt bovendien overwogen om op het eindpunt van de lijn Turnhout – Mechelen – Kortrijk – Poperinge een depot voor bestuurders en treinpersoneel op te richten. □



NMBS



NMBS