

brugge - torhout - kortrijk elektrisch

Een terugblik

De lijn Brugge – Kortrijk, opgericht op 4 juni 1845 en aangelegd door de «Compagnie des chemins de Fer de la Flandre Occidentale», vormt een onderdeel van de verbinding Brugge – Kortrijk – Ieper – Poperinge. De verschillende baanvakken werden in dienst genomen op volgende data :

- Brugge - Torhout : 4 oktober 1846
- Torhout - Lichtervelde : 28 februari 1847
- Lichtervelde - Roeselare : 31 maart 1847
- Roeselare - Izegem : 1 mei 1847
- Izegem - Ingelmunster : 28 mei 1847
- Ingelmunster - Kortrijk : 14 juli 1847

Van 1870 tot 1875 maakte deze «Compagnie» deel uit van de «S.A. d'Exploitation des Chemins de Fer», om in januari 1907 door de staat te worden overgenomen.

Hoewel de onteigeningen de aanleg van een dubbelspoor voorzagen, werd de lijn in eerste instantie als enkelspoor uitgerust. Na de naasting van de maatschappij in 1907 en de herschikking van de lijn in het toenmalige net, werd het baanvak Torhout – Kortrijk als verlengde beschouwd van de lijn Oostende – Torhout en zoals deze laatste op dubbelspoor gebracht. Niettegenstaande in 1914 de plannen reeds bestonden voor het tweede spoor tussen Brugge en Torhout; toch duurde het nog tot mei 1984 alvorens dit laatste grote knelpunt was verdwenen en de gehele lijn Brugge – Kortrijk dubbelsporig werd.

Elektrificatie

Naast het onder draad brengen van de lijn Brugge – Kortrijk en de bouw of uitbreiding van de elektrische voedingsposten (Lichtervelde, Brugge en Kortrijk) en sectioneerposten (Zedelgem en Izegem), werden ook de seininrichting gemoderniseerd, meerdere overwegen afgeschaft en verbeteringswerken uitgevoerd aan het spoortracé om zo een hogere commerciële snelheid mogelijk te maken.

Enkele cijfers

– er was 7 700 m³ beton nodig voor de fundering van de bovenleidingsconstructies die een totaal gewicht vertegenwoordigen van meer dan 2 100 ton palen en waarbij ongeveer 680 km draad en kabel werden gebruikt;

– er werden 5 overwegen afgeschaft;

– door de modernisering van de seininrichting en de spoorinstellingen kon de toegelaten snelheid verhoogd worden tot 120 km/u. in de stations Torhout (vroeger 40 km/u.) en Izegem (vroeger 90 km/u.), tot 90 km/u. in het station Ingelmunster (vroeger 60 km/u.) en tot 80 km/u. in het station Lichtervelde (vroeger 40 km/u.).

Door de elektrificatie is het thans mogelijk de volledige IC 'G' verbinding Brussel – Kortrijk – Oostende met nieuw materieel te rijden, zonder overstap de Kortrijk. Hierdoor wordt niet alleen het reizigerscomfort groter maar wordt

er ook een aanzienlijke tijdwinst geboekt.

Door het wegvallen van de overstaptijd te Kortrijk werd het vertrek te Brussel 6 minuten verlaat en de aankomst 6 minuten vervroegd. Ook de uurregelingen van de stoptreinen tussen Denderleeuw – Zottegem en Zottegem – Oudenaarde zijn hierdoor gewijzigd.

Vanuit Roeselare, waar de aankomst- en vertrekuren onveranderd blijven, wordt de reistijd naar Kortrijk 3' korter, naar Brugge 4' en naar Oostende 8'. De stoptreinen tussen Kortrijk en Brugge zien hun rittijd ingekort met 10' tot 52'.

Wordt er tussen Kortrijk en Brugge gereden met de 'klassieke tweetjes' dan worden er op de IC 'G' verbinding elektrische trek- en duwstellen ingezet, samengesteld uit de bordeaux-kleurige M4-rijtuigen. Met hun modern interieur en hun nieuwe techniek inzake verlichting, verluchting en verwarming hebben deze rijtuigen dan ook alles om de reizigers in optimale omstandigheden te kunnen vervoeren.

Ter gelegenheid van de elektrificatiewerken op de lijn 66 en het op dubbelspoor brengen van het baanvak Torhout – Brugge, werden ook de uit 1911 daterende spoorbrugdekken over de spoorlijn Brussel – Oostende te Oostkamp vernieuwd.

Hiervoor werden geprefabriceerde spanbetonconstructies aangewend, waardoor het mogelijk was de nieuwe draagbalken en brugdekken te plaatsen met een minimale verkeershinder. Het wegnemen van



de oude brugdekken en het plaatsen van de nieuwe gebeurde tussen 4 opeenvolgende nachten met

speciale kranen, zodat de totale spooronderbreking niet langer duurde dan 65 uur.

Verbeteringswerken in de stations

Om de verkeersintegratie te verbeteren werden er in de stations op de lijn Kortrijk – Brugge diverse verbeteringswerken uitgevoerd. Zo ondermeer de aanleg van parkings en fietsenstallingen, van een autobusstation en van spooronderdoorgangen die de toegang tot de stations en de perrons vergemakkelijken en daardoor bijdragen in het aangeboden comfort.

Torhout : tunnel voor voetgangers; luifels op de perrons; fietsenstallingen voor meer dan 550 fietsen; nieuwe parking voor 50 wagens; vernieuwing van de brug van de Pottebezemstraat.

Zedelgem : aanleg van parking en fietsenstallingen

Brugge : uitbreiding van parking en fietsenstalling

Lichtervelde : oprichting van een fietsenstalling

Roeselare : In dit reeds volledig gemoderniseerde station werd de fietsenstalling uitgebreid

Izegem : bouw van een onderdoorgang voor reizigers; aanleg van een parking en een fietsenstalling; aanleg van een autobusstation

Ingelmunster : aanleg van een fietsenstalling