

Bij de inhuldiging van de nieuwe M4-rijtuigen 2e klasse, eind maart, heeft de minister van verkeerswezen de genodigden op twee werven rondgeleid. Twee passages uit zijn toespraak illustreren goed het waarom: "De energieperikelen verplichten ons onze toekomst volgens andere criteria te bepalen, dan de tot op heden geldende maatstaven (...). Door een versnelde electrificatie van ons spoorwegnet hebben wij deze vitale sector van onze nationale economie onafhankelijk willen maken van een primaire energiebron."

Het is inderdaad zo, dat de twee bezochte werven deel uitmaken van de electrificatiewerken op de Waalse en Vlaamse assijnen, die, beschouwd in het geheel van het electrificatieplan, op aanvraag van de economische gewestraden absolute voorrang krijgen.

La Louvière

Ter gelegenheid van de inhuldiging van de geëlectriceerde lijn 's Gravenbrakel - Manage - Luttre - Pont-à-Celles in mei 1979, werd de verbetering aangekondigd van het tracé der sporen van de drie armen van de driehoek "De la Paix", die gevormd wordt door La Louvière, Bracquegnies en La Louvière - Bouvy. Die werken waren de volgende belangrijke fase in de aanleg van de Waalse spoorwegdwarslijn.

Deze verbeteringen van het tracé moeten een verhoging van de snelheid van het spoorwegverkeer mogelijk maken en toelaten de overwegen nrs 15, 16, 19 en 21 op de lijn 118 af te schaffen. Daarvoor moesten belangrijke werken van burgerlijke bouwkunde worden uitgevoerd.

Voor de uitvoering van de werken was het onderbreken van het spoorverkeer tussen Bracquegnies en La Louvière noodzakelijk vanaf 18.2.80 wegens het kruisen op verschillende hoogten van het tracé van de oude en nieuwe spoorlijnen ter hoogte van de vertakking "La Paix". Sinds die datum werden de oude sporen uitgebroken en de nieuwe sporen van de lijn Bergen-La Louvière zullen eind juni 1980 gelegd worden.

De electrificatie en het in dienst stellen is voorzien einde september van dit jaar. Van dat ogenblik af wordt het baanvak Manage - La Louvière - Bergen elektrisch bereden.

De klokvaste half-doorgaande treinen van de dwarslijn die tijdelijk werden omgeleid van Manage langs Ecaussines en Zinnik naar Bergen zullen dan hun oorspronkelijke reisweg hernemen. De regelmatigheid van het verkeer tussen Brussel en Bergen zal daardoor belangrijk verbeterd worden.

De electrificatiewerken leggen ook belangrijke belemmeringen op aan

het treinverkeer op lijn 78, tussen Saint-Ghislain en Doornik vanaf 1 juni 1980.

Deinze

De werken te Deinze zijn het belangrijkste deel der werken voor de electrificatie van lijn 75 (Gent-Kortrijk).

De aanneming voor de ophoging van het sporencomplex te Deinze is op 6.2.78 gestart.

Deze werken worden in verschillende fasen uitgevoerd daar het definitief tracé der sporen grotendeels dit van de huidige sporen volgt, weliswaar op een verhoogd niveau.

Een eerste belangrijke fase was het omleggen van de vroegere sporen. Dit kwam neer op het aanleggen van voorlopige sporen met voorlopige perrons doch met behoud van het oud station. De vroegere sporen konden dan buiten dienst gesteld en uitgebroken worden. Op deze vrijgekomen plaats werden de ophogingswerken met zandachtige grond uitgevoerd.

Daarenboven werden 1 viadukt en 7 bruggen en onderdoorgangen gebouwd, waarvan een brug en een onderdoorgang in twee fasen.

Het nieuwe verhoogde sporencomplex wordt gedeeltelijk (2 verhoogde sporen) in gebruik genomen in april 1980. Een nieuw dienstgebouw naast het viadukt bevat ook een seinhuis dat niet alleen het station Deinze maar ook de seininrichting van Waregem en Tielt op afstand zal bedienen.

Het oude stationsgebouw blijft nog ongeveer een zestal maanden in dienst, tot het vervangen wordt door het nieuwe stationsgebouw dat zich gedeeltelijk onder het viadukt bevindt en dat samen met een derde opgehoogd spoor in dienst zal gaan. Op dat ogenblik wordt lijn 73 (Gent-Adinkerke) ook op de verhoogde

bedding gelegd en verdwijnt de laatste af te schaffen overweg te Deinze.

Een belangrijke parking, welke reeds in gebruik is, werd dicht bij het nieuwe station aangelegd. De ruimte onder het viadukt wordt benut om het nieuwe station en de gebouwen voor de diensten RTT onder te brengen. Daarenboven zal de resterende ruimte onder het viadukt aangewend worden om het autobusstation en een fietsenbergplaats in te richten. Het stationsplein zal ook ruimer worden.

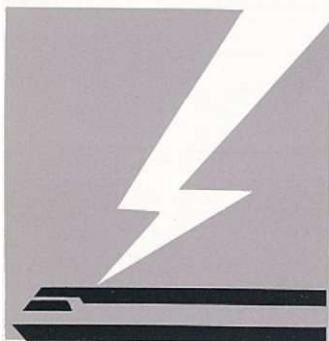
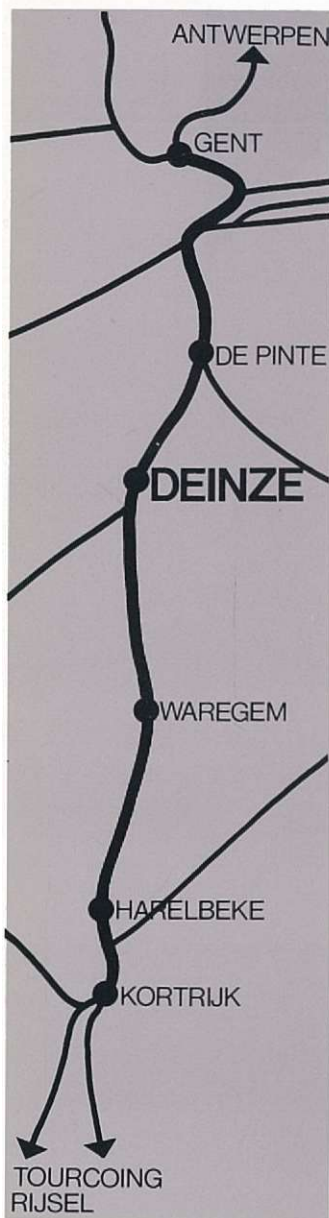
Boven de vijf verhoogde sporen komt een gemeenschappelijke peronkap.

Eind mei was Kortrijk aan de beurt om de personaliteiten te ontvangen voor de officiële openstelling van de geëlectriceerde lijn naar Gent.

22 september 1839: een heuglijke dag in de annalen van de stad Kortrijk. De aankomst van de eerste trein uit Gent wordt met veel luister gevierd. Deze lijn wordt in 1842 verlengd tot Roubaix. Naarmate de jaren verstreken zou het station Kortrijk meer en meer belang krijgen, dank zij de aanleg van lijnen naar Brugge, Wervik, Ieper, Oudenaarde...

Het tijdens een bombardement erg gehavende station (juli 1944) werd in 1956 vervangen door een functioneel en modern gebouw.

De electrificatie van de lijn Gent-Kortrijk zal deze verbinding een nieuwe impuls geven. Voltuoid na de electrificaties van het vak Antwerpen-St.-Niklaas (1970) en de verlenging naar Gent (1973) betekent dit, dat bijna de volledige grote Vlaamse transversaal die Aalbeke met Vreeren-Nerem verbindt, onder draad is gebracht.



Eind 1973 zette de raad van beheer van de NMBS het licht op groen voor de algemene elektrificatiewerken. Zoals gebruikelijk, nam men deze situatie te baat om de gehele infrastructuur te moderniseren en om in het bijzonder het grootste deel van de 67 overwegen af te schaffen.

Het "electrische" vak Gent-Kortrijk is ook een belangrijke stap naar de aansluiting met het Franse net. De nog ontbrekende schakel, Kortrijk-Moeskroen, zal in 1981 onder draad gebracht worden. De realisaties van de elektrificatie van het vak tussen de grens en Rijsel door de SNCF, zal interessante perspectieven openen voor de spoorverbindingen tussen Nederland, Antwerpen en Rijsel, alwaar men aansluit op het Franse "Intercity"-net.

Drie nieuwe stationsgebouwen zijn opgericht te De Pinne, Deinze en Waregem. De moderne apparatuur voor de electriciteitsverdeling, voor de bewaking van wissels en voor de telecommunicatiesignalen vereist nu veel minder plaats dan weleer. De aldus vrijgekomen ruimte wordt benut voor de correctie van "spoortracés", verbetering van toegangen, een betere integratie met andere vervoerswijzen en voor het creëren van parkeerplaatsen maar ook voor fietsenstallingen. Het ijzeren ros is nog altijd een populair vervoermiddel in de streek.

In zijn toespraak heeft de heer Lambrecht, burgemeester van Kortrijk, enkele interessante feiten aangehaald:

Het inrijden van de elektrische spoorwegverbinding Gent - Kortrijk opent inderdaad nieuwe perspectieven voor de ontwikkeling van Zuid-West-Vlaanderen.

Wij kunnen dit beschouwen als de eerste etappe naar een efficiënte spoorwegverbinding met de voor-

naamste centra van het binnenland en ook van het buitenland.

Wanneer men een oogslag werpt op de kaart van het Belgisch Spoorwegnet met zijn geëlectriceerde en niet-geëlectriceerde lijnen dan valt het op dat Zuid-West-Vlaanderen er niet bijster gunstig voorstaat.

Het is precies daarom dat ik zopas gesproken heb over de eerste etappe van de elektrificatie van de Spoorwegen in onze gewesten. **Ik weet en ik verheug er mij om, dat er plannen bestaan om de verdere uitbouw van de elektrificatie door te voeren. De verbinding met het Frans spoorwegnet via Moeskroen-Tourcoing is van grote betekenis. Het vormt zo wat de pendant van de E3: Antwerpen-Rijsel.**

Als men weet dat 45 jaar geleden de afstand Kortrijk-Brussel op 56 minuten kon afgelegd worden en dat wij er nu 80 minuten overdoen, hoeft er geen verdere bewijsvoering te worden aangebracht om een spoedige realisatie van de elektrificatie van deze spoorweglijn te bepleiten.

De mensen van Zuid-West-Vlaanderen zijn nuchter genoeg om te beseffen dat niet alles in eens en op hetzelfde tijdstip kan gerealiseerd worden; doch gelet op de opgelopen achterstand lijkt het ons toch billijk dat in het kader van de planning, die moet opgemaakt worden, Zuid-West-Vlaanderen prioritair zou behandeld worden, gelet ook op het economisch en commercieel karakter van onze streek enerzijds en op de bevolkingsdichtheid anderzijds, is deze vraag volkomen verantwoord.

Een ander aspect van het spoorwegverkeer, dat voor de stad Kortrijk van overwegend belang is, houdt verband met het parkeerprobleem.

Wij kunnen ons eveneens verheugen over het toenemend gemeenschappelijk vervoer, vooral op de spoorwegen. Hoe langer hoe meer is de bevolking geneigd niet enkel voor verre afstanden, maar ook voor middellange afstanden de trein te gebruiken en naarmate de modernisering zich zal doortrekken zal deze tendens nog toenemen, ook al om andere factoren zoals de steeds stijgende benzineprijzen.

Als men weet dat er nu al meer dan 9.000 mensen per dag in het station van Kortrijk de trein nemen dan weet men ook dat een groot percentage van deze treinreizigers met de auto zo dicht mogelijk het station wensen te bereiken en er hun wagen voor 8 à 10 uur parkeren.

In een tijd waarin wij onze levensgewoonten dringend dienen te herzien, heeft de vertegenwoordiger van de minister van verkeerswezen in zijn antwoord de voor de hand liggende conclusie verwoord.

Dit alles past wel gans bijzonder in de krachtlijnen van een nieuwe politiek ter bevordering van het openbaar vervoer en speciaal van het vervoer per spoor dat zuinig is met de ruimte, vriendelijk voor het milieu en niet verontreinigd.

Nu de energiekrisis zich steeds scherper aftekent, geeft de intensifiëring van de elektrificatie van het net een specifiek antwoord op de behoeften van de economie.

Bij dit openverklaren van de elektrische spoorlijn Gent - Kortrijk spreek ik, in naam van de Heer Minister, de wens uit dat de N.M.B.S. in een dergelijk toekomstperspectief verder een eminente rol mag vervullen.