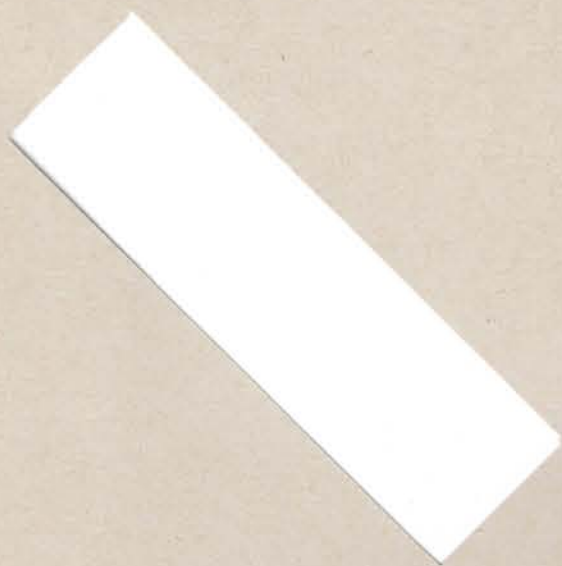


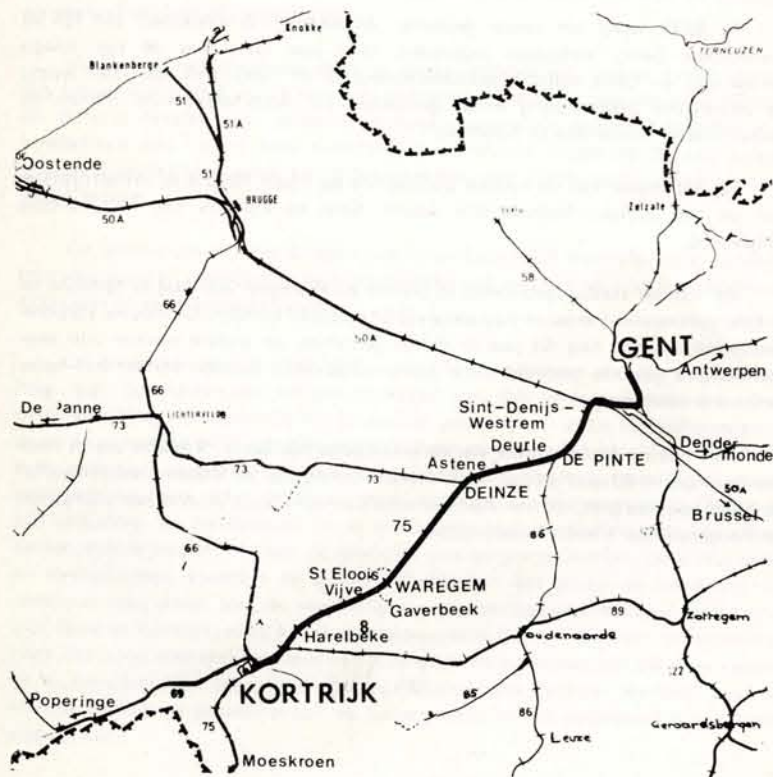
GENT - KORTRIJK ELEKTRISCH

28 mei 1980





GENT - KORTRIJK ELEKTRISCH



GENT - KORTRIJK ELEKTRISCH

In 1970 werd het eerste gedeelte, Antwerpen - Sint-Niklaas, van lijn 59 Antwerpen - Gent, elektrisch ingereden. Drie jaar later was de lijn tussen Antwerpen en Gent volledig geëlektrificeerd en in 1980, tien jaar later wordt de elektrische bovenleiding verder getrokken en rijden elektrische treinen en stellen tussen Antwerpen en Kortrijk.

Bij het ingaan van de nieuwe uurregeling op 1 juni 1980 is de infrastructuur van de pas geëlektrificeerde lijn tussen Gent en Kortrijk nog niet volledig uitgevoerd.

De nieuwe stationsgebouwen in Deinze en Waregem zijn nog in opbouw en enkele kunstwerken moeten nog aangevat of voltooid worden. De nieuwe stationsgebouwen worden nog dit jaar in dienst genomen, de andere werken zijn over een langere periode gespreid maar zullen uitgevoerd worden zonder het treinverkeer te hinderen.

Met het in dienst nemen van de elektrische lijn Gent - Kortrijk wordt weer een belangrijke schakel gelegd in de modernisering van de Vlaamse aslijn van het Belgisch spoorwegnet, die van Aalbeke over Kortrijk, Gent, Antwerpen via Hasselt en Tongeren naar Vreren-Nerem loopt.

HET BEGIN.

22 september 1839 was merkwaardig genoeg onder meer dan een oogpunt een bijzondere dag voor Kortrijk. Niet alleen had op die dag de officiële inhuldiging plaats van de nieuwe spoorlijn die Gent met Kortrijk verbond, bovendien had die dag waarschijnlijk een wereldprimeur plaats in de annalen van het nog jonge spoorwegwezen. Een voorloper van de moderne fotografie, de daguerrotypie was nog niet zo lang tevoren uitgevonden en in Kortrijk wilde men met die nieuwe techniek de plechtigheid die er werd op touw gezet om de aankomst van die eerste trein te vieren en op de gevoelige plaat vastleggen.

Het weder moest natuurlijk goed zijn en de personaliteiten dienden zeven sekonden onbeweeglijk te blijven. En daarom werd het begin van de opname aangekondigd door een kanonschot ...

Zoals ook het geval was voor de andere spoorlijnen, had de aanleg van de lijn tussen Gent en Kortrijk een hele voorgeschiedenis. De ingenieurs De Ridder en Simons hadden een ontwerp gemaakt waarin de geplande spoorlijn het Leiebekken zou volgen naar Kortrijk. Er waren ook instanties die een andere oplossing voorstelden langs het Scheldebekken naar Oudenaarde toe en vandaar naar Kortrijk.

De gemeenten uit het Leiebekken verdedigden het oorspronkelijk ontwerp met veel gloed en overtuiging, met argumenten ook wat betreft bodemgesteldheid, ekonomie en bevolkingsdichtheid.

De gemeenteraad van Deinze b.v. voer heftig uit tegen hen die de spoorlijn naar het Scheldebekken wilden verleggen en dus andere gemeenten laten bedienen: "Het zijn werkelijk merkwaardige gemeenten — aldus de Deinzenaren — door de uitgestrektheid van hun onvruchtbaar en onbevolkt territorium en door hun volledige nietigheid aangaande industrie en handel". Hun eigen streek noemden zij "een rijke landstreek met een hoge bevolkingsgraad ... Deinze is een industrie- en handelsstad en is in voortdurende verbinding met een groot aantal andere steden". Indien de spoorlijn zou aangelegd worden langs Nazareth en Kruishoutem, vreesden de gemeenteraadsleden dat geheel de bevolking de voorkeur zou geven aan de postkoets die regelmatige verbindingen onderhield met Gent en Kortrijk; werd het station gebouwd in Deinze, dan nam de gemeenteraad zich voor elke rechtstreekse verbinding van de postkoets met die twee steden af te schaffen. Om die petitie aan de "Minister der Publyke Werken" over te maken, besliste de gemeenteraad, de burgemeester en een schepenen af te vaardigen naar Brussel.

Dat sturen van een afvaardiging naar Brussel was tijdens die periode blijkbaar in want ook de gemeenteraad van Kortrijk stuurde zijn burgemeester met twee schepenen naar de hoofdstad. Hun opdracht bestond er natuurlijk niet in om het verleggen van de spoorlijn te bepleiten maar had betrekking op de inplanting van het stationsgebouw.

YZEREN WEG.

Programma van de Inhulding der Sectie van Gend op Kortryk.

Op den 22 September zal plaats hebben de opening van de sectien der belgische yzeren wegen naer Frankryk van Gend naer Kortryk.

Konvooyen, zamengesteld uyt rytuuygen met nationale kleuren versierd, zullen van Brussel en van Kortryk vertrekken om zich tot Gend te vereenigen, te weten: van Brussel ten 11 uren 30 minuten 'smorgens; van Kortryk 's middags.

Er zullen rytuuygen in de gewone konvooyen behouden worden, voor uytgenoodigde persoonen der steden van:

Antwerpen, in het vertrek van 10 uren 45 minuten 's morgens naer Gend.

Luyk	7		idem.
Tienen	9		idem.
Leuven	10		idem.
Mechelen	11	30	idem.
Dendermonde	12	30	idem.
Ostende	11	30	idem.
Brugge	12		idem.

Deze persoonen zullen in de rytuuygen van den algemeenen stoet, van Gend vertrekkende, plaats nemen.

De Overheden der stad Kortryk en deze van Brussel, zullen ter statie van Gend, door den heer gouverneur der provincie Oost-Vlaenderen, ontvangen worden.

Den algemeenen stoet, voorafgegaen door eene locomotive, bestemd om den weg gade te slaen, zal ten 3 uren 's namiddags van Gend vertrekken, om ten 4 uren en half ter statie van Kortryk aen te komen.

Eene tent zal in de statie geschikt zyn, tot het ontvangen van hunne Majesteit den Koning en de Koningin.

Tenten zullen aldaer opgerecht worden, voor de persoonen uytgenoodigd om de Opening dezer sectie by te wonen.

Het vertrek en den doortogt der konvooyen, als ook de aenkomst van den algemeenen stoet tot Kortryk, zullen door liet kanon, aengekondigd worden.

Het vertrek voor de terugkeering der uytgenoodigde persoonen, zal plaats hebben, van Kortryk naer Gend, den 22 ten 10 uren 's avonds; en van Kortryk naer al de directien, den 23 ten 7 uren en half.

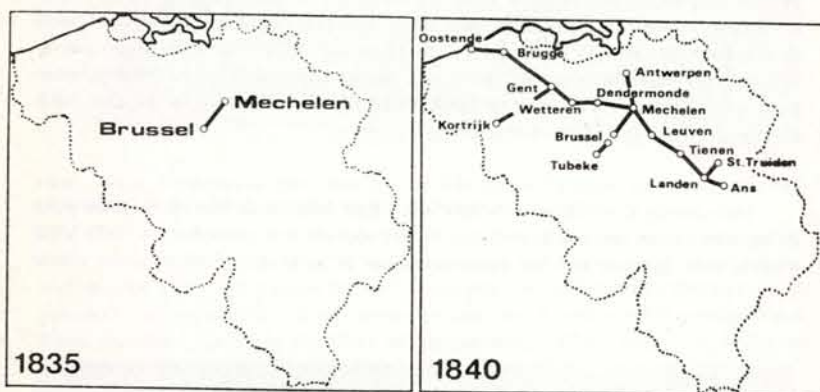
De programma der plaetselyke feesten van Kortryk, voor zoo veel zy de Inhulding van den Yzeren Weg aengaen, zal eenstemmig met het departement der publyke werken, geschikt worden.

Brussel, den 5 September 1839.

Den Minister der publyke werken,

(Geteekend) NOTHOMB.

Zinspelend op meningsverschillen die over hetzelfde onderwerp waren gerezen over de inplanting van het stationsgebouw in o.a. Luik, Gent en Brugge stelde de gemeenteraad van Kortrijk voorop dat, rekening houdend met de belangrijke investeringen die noodzakelijk zijn voor de aanleg van een spoorweg-net, het algemeen belang zwaarder moest doorwegen dan privébelangen. Bovendien sloegen zij het belang van Kortrijk hoger aan dan dat van andere steden omdat bij het station ook een doeanekantoor moest gebouwd worden voor het vervullen van de formaliteiten bij in- en uitvoer. Daarom, aldus de gemeenteraad, moest het station in de nabijheid van de stad gebouwd worden want de reiziger die opgehouden werd voor het vervullen van die formaliteiten, moest in de onmiddellijke omgeving van het station overnachtingsmogelijkheden vinden.



Evolutie van het Belgisch spoorwegnet.

Ook de vertrek- en aankomstplaatsen van de postkoetsen mochten niet ver verwijderd zijn van het stationsgebouw. Deze overwegingen gelden overigens niet alleen voor het reizigers- maar eveneens voor het goederenvervoer. De meeste geschikte plaats voor de inplanting van het stationsgebouw leek volgens het gemeentebestuur gelegen tussen de stadspoorten van Doornik en Rijsel. Die inplanting leende zich trouwens uitstekend voor het doortrekken van de spoorlijn naar de Franse grens toe. Een half jaar later liet de minister van Openbare Werken het gemeentebestuur van Kortrijk weten dat hij hun argumenten aanvaardde en het station zou ingeplant worden op de door hen aangewezen plaats. Het gemeentebestuur besliste meteen met eenparigheid van stemmen dat vóór het nieuwe station een standplaats voor koetsen zou aangelegd worden. In de gemeenteraadszitting van 17 november 1838 werd uiteindelijk het akkoord tussen de Staat en de stad Kortrijk met algemene stemmen goedgekeurd en konden de werken beginnen die een jaar later zouden bekroond worden met de inhuldiging van de nieuwe spoorlijn.

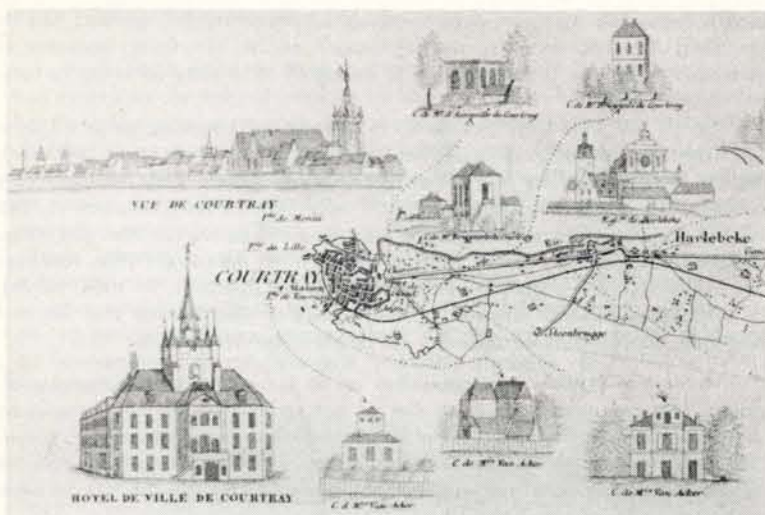
GESCHIEDENIS VAN DE LIJN.

De nieuwe spoorlijn vertrok uit het toenmalige station Gent-Zuid langs Deinze, Waregem en Harelbeke naar Kortrijk. Het baanvak tussen Gent-Zuid en Deinze was toen al enkele weken vroeger in dienst genomen, nl. op 25 augustus 1839. Op 6 november 1842 werd de lijn Kortrijk naar Toerkonje ingerezen en in dezelfde maand werd binnen het stationscomplex een doeankantoor geopend. Op 14 november 1842 was ook de lijn Kortrijk - Roubaix klaar en in gebruik genomen. In 1844 kwamen op de lijn Gent - Kortrijk twee nieuwe stopplaatsen bij: Machelen en Olsene.

15 januari 1846 was een nieuwe hoogdag voor het station Kortrijk aangezien op die dag een internationale trein die de eerste verbinding reed tussen Parijs en Brussel in Kortrijk een korte halte hield. Een jaar later, op 15 juli 1847 werd de lijn Kortrijk - Brugge ingerezen en op 15 januari 1853 was het de beurt aan de lijn Kortrijk - Wervik. Kortrijk bleef zich verder uitbreiden als spoorwegknooppunt: op 23 januari 1854 werd de lijn Kortrijk - Ieper - Ronse en op 12 april 1868 was de lijn Kortrijk - Oudenaarde een feit.

Het station Kortrijk groeide dan ook nogal vlug uit de muren. In 1866 werd de oprichting van een goederenstation in het vooruitzicht gesteld en in 1868-1869 maakte men plannen om het stationsgebouw te vergroten. Een en ander vlotte





Uit: Atlas Pittoresque des Chemins de Fer de la Belgique par Alph. Wauters, Bruxelles, Etabl. Géographique de Ph. Vandermoelen, 1840.

niet te best want het duurde tot 1877 vooraleer het voorproject van een nieuw overdekt reizigersstation in de gemeenteraad van Kortrijk werd goedgekeurd. Twee jaar later werd dat overdekt reizigersstation, 140 m lang, 40 m breed en onder de koepel 16 meter hoog, in dienst genomen.

Ondertussen werd het aantal stopplaatsen langs de lijn naar Gent verder aangevuld en de stoptreinen tussen Gent-Zuid en Kortrijk hielden op de afstand van 44 km niet minder dan twaalf maal halt: achtereenvolgens kwamen Maltebrugge, Sint-Denijs-Westrem, Hemelrijck, De Pinte, Deurle, Astene, Deinze, Machelen, Olsene, Zulte, Waregem, Desselgem, Beveren-Leie en Harelbeke. In 1891 deed een stoptrein tussen Gent en Kortrijk ongeveer 1 u 17, een direkte trein met halte te Deinze reed ongeveer 46'. Die prestaties geleverd met stoomlokomotieven bleven lange tijd praktisch ongewijzigd. Alleen verhoogde bij het inleggen van diesellokomotieven, het aantal halten van de direkte treinen tot drie met bijkomende stilstanden in Waregem en Harelbeke.

In 1906 werd het eerste gedeelte van de lijn omgelegd met als gevolg dat Gent-Sint-Pieters het nieuwe vertrekstation werd van de lijn Gent - Kortrijk.

Die omlegging vergde onder andere ook het verplaatsen van de bedding van de Leie te Gent in de nabijheid van de Snepbrug. Op die plaats moesten twee spoorlijnen elkaar kruisen zodat voor de lijn Gent - Kortrijk een onderbrugging werd gebouwd onder de lijn van Gent naar Oostende. De lijn liep dan

verder evenwijdig met het westerringspoor. Plannen werden gemaakt om de lijn Gent - Kortrijk met dat westerringspoor en de lijn Gent - Oostende te verbinden, maar het uitbreken van de oorlog in 1914 hield ze in de kartons.

Op 21 juli 1944 werd het station in Kortrijk bijna volledig vernield tijdens een luchtbombardement en ook het vormingsstation werd zwaar geteisterd. Na de oorlog moest de Kortrijkse herstellingswerkplaats dan ook voorlopig overgebracht worden naar Moeskroen. De wederopbouw werd aangevat in 1949 met de bouw van een stelplaats voor lokomotieven; de werken voor een nieuw stationsgebouw werden pas in 1952 aangevat en het duurde tot 1956 vooraleer het nieuw station in gebruik werd genomen. Acht jaar later, in 1964, werden de verhoogde sporen in Kortrijk in dienst genomen waardoor de stad van heel wat hinderlijke verkeersopstoppingen aan de overwegen werd verlost.

Het aantal stations en stopplaatsen op de lijn onderging regelmatig wijzigingen. Met het omleggen van de lijn en het verplaatsen van het vertrekpunt van Gent-Zuid naar Gent-Sint-Pieters verdween de stopplaats Maltebrugge. Tussen Sint-Denijs-Westrem en De Pinte werd daarentegen een nieuwe stopplaats ingericht die de welluidende naam Hemelrijck kreeg en ook in Beveren-aan-de-Leie werd een stationsgebouw opgericht.

De spoorweg is geen statisch geheel. Om zijn taak naar behoren te vervullen moet hij zich bestendig aanpassen aan de evolutie van de vervoerswereld. Hij moet daarbij zijn prestaties aanbieden rekening houdend met de specifieke voordelen van het spoorvervoer.

Voor de lijn Gent - Kortrijk betekende dat concreet ook heel wat aanpassingen.

In 1960 verloren Sint-Denijs-Westrem, Deurle en Astene hun status van station en werden onbewaakte stopplaatsen zonder bedieningspersoneel. Beveren-Leie werd in 1967 eveneens een onbewaakte stopplaats en vanaf de nieuwe uurregeling in datzelfde jaar werd het ook als stopplaats afgeschaft. In 1978 ten slotte werden ook Machelen, Olsene en Zulte gesloten voor alle reizigersverkeer.

Met de nieuwe uurregeling die ingaat op 1.6.1980 blijven tussen Gent-Sint-Pieters en Kortrijk dus enkel de stations De Pinte, Deinze, Waregem en Harelbeke in dienst. Tijdens de piekuren zullen enkele pendeltreinen bovendien een stilstand hebben in Sint-Denijs-Westrem, Deurle en Astene.

Ondertussen verdwenen ook enkele typische instellingen op de lijn. De talrijke aansluitingsspooren in de verschillende stations geraakten als gevolg van de economische ontwikkeling van de streek bijna allemaal buiten gebruik en werden het ene na het andere uitgebroken. In Harelbeke bestond ook een kruising van de spoorlijn met de lijn van de buurtspoorweg terwijl in Deinze een voetgangersbrug aan overweg 31 werd afgebroken.

ELEKTRIFICATIE VAN DE LIJN.

Einde 1973, nadat de Raad van Beheer van de N.M.B.S. het sein op groen had gezet voor de elektrificatie van de spoorlijn Gent - Kortrijk, ging de eerste contactvergadering door met alle betrokken partijen. Na drie jaar cijferen, opmeten en tekenen konden de werken worden aangevat en vier jaar later kan de 42 km lange geëlektrificeerde spoorlijn worden ingehuldigd. Nochtans verliepen de werken niet zonder grote moeilijkheden veroorzaakt onder meer door de weersomstandigheden. Tijdens de winter 1978-1979 bijvoorbeeld moesten de werken gedurende vele weken onderbroken worden wegens de overvloedige sneeuwval en de strenge vorst. De winter 1979-1980 kende niet dezelfde ongunstige weersomstandigheden maar werd gekenmerkt door veelvuldige regenperioden die talrijke verzakkingen veroorzaakten aan de ophogingswerken. Aangezien die ophogingswerken een belangrijk onderdeel uitmaken van de werken was de hinder daarvan niet gering.



Kortrijk – verz. Stedelijk Museum Kortrijk, Fotoverzameling.

Op drie plaatsen werd de spoorlijn tussen Gent en Kortrijk opgehoogd, namelijk in Deinze, Waregem en Harelbeke zodat een hele reeks gelijkgrondse kruisingen verdwenen. Dat heeft niet alleen een gunstige weerslag op de veiligheid van het verkeer maar ook op de regelmatigheid ervan. Een dergelijke omwenteling brengt natuurlijk ingrijpende wijzigingen mee aan de bestaande infrastructuur. Drie stations moesten gesloopt en vervangen worden door nieuwe, comfortabele en eigentijdse gebouwen, kunstwerken gebouwd, een nieuwe spoorbedding gelegd, sporen geplaatst en een bovenleiding aangebracht. En al die werken moesten uitgevoerd worden terwijl het treinverkeer zo regelmatig mogelijk doorging.

Om dat treinverkeer te verzekeren moesten op verschillende plaatsen gelijkgrondse hulpsporen en -perrons worden aangelegd en zelfs hulpgebouwen worden opgericht die tijdens de periode tussen de afbraak van het vroegere en het in gebruik nemen van het nieuwe, als stationsgebouw konden functioneren.

De elektrificatie van de lijn Gent - Kortrijk stelde al problemen van in het vertrekstation. In Gent-Sint-Pieters moesten enkele perrons verlengd worden, meer opstelsporen uitgerust voor elektrische tractie en de in- en uitrijsporen, kant Kortrijk, geschikt gemaakt worden voor een snelheid van 90 km/u daar waar het vroeger slechts 40 km/u was. Een niet te onderschatten werk was het op profiel brengen van de kruising van de lijnen Gent - Kortrijk en Gent - Oostende. De lijn naar Kortrijk gaat onder de lijn naar Oostende door maar aangezien voor de infrastructuur van een elektrische spoorlijn meer ruimte nodig is, moest het profiel van de lijn onder de bestaande bruggen worden vergroot.

*
* *

Een dergelijke vernieuwing en modernisering vergt uiteraard een hele aanpassing voor het betrokken personeel, niet alleen voor diegenen die tussenkomen bij de exploitatie en dus mee verantwoordelijk zijn voor de regelmatigheid van de treinritten, maar ook voor alle technici die instaan voor de goede werking van de installaties. Alhoewel de uitrusting van de lijn meer gesofistikeerd en technisch volmaakter is geworden, blijft de tussenkomst van de mens zeer belangrijk. De modernisering van de lijn Gent - Kortrijk vergde dan ook van vele categorieën personeelsleden een herscholing die hen vertrouwd maakte met de nieuwe uitrusting.



Oud station van Deinze.

Voer voor statistici:

— elektrificatie:		
geëlektrificeerde sporen (in km enkelspoor)		95 km
materialen voor de elektrificatie:		
— funderingsbeton		7 000 m ³
— palen		2 150 stuks
— isolatoren		6 900 stuks
— bovenleidingsdraden en -kabels		480 ton
— grond-, kunst- en spoorwerken:		
uitgegraven gronden	140 000 m ³	
opgehoogde gronden	1 750 000 m ³	
over- en onderbruggingen reeds in uitvoering of in functie op lijn 75		44 stuks
lengte der aangelegde nieuwe sporen in ophoging		42 500 m
gewapend beton	46 000 m ³	
voorgespannen betonliggers		300 stuks
voorgebogen metalen liggers		16 stuks
— stationsgebouwen, wegen, autobusstations:		
De Pinte:		
— oppervlakte perrons	10 060 m ²	
— oppervlakte nieuw station	750 m ²	
Deinze:		
— oppervlakte perrons	5 700 m ²	
— oppervlakte nieuw station	1 600 m ²	
— oppervlakte nieuwe wegverhardingen en autobus- station	15 000 m ²	
— oppervlakte overkappingen perrons	4 800 m ²	
Waregem:		
— oppervlakte perrons	3 900 m ²	
— oppervlakte nieuw station	390 m ²	
— oppervlakte nieuwe wegverhardingen	8 300 m ²	
— oppervlakte overkappingen perrons	910 m ²	
Harelbeke:		
— oppervlakte perrons	3 200 m ²	
— oppervlakte vernieuwd station	425 m ²	
— oppervlakte nieuwe wegverhardingen	16 500 m ²	
— oppervlakte overkappingen perrons	530 m ²	

Enkele belangrijke data:

— aanvang van de werken aan de brug voor kruising van lijnen 50 en 75	2.8.1977
— aanvang van de werken te De Pinte	3.4.1978
— aanvang van de werken te Deinze	6.2.1978
— aanvang van de werken te Waregem	28.3.1978
— aanvang van de werken te Harelbeke	4.4.1977
— aanvang van de werken te Kortrijk	7.3.1977
— aanvang van de bovenleidingswerken	1.8.1975

NIEUWE STATIONSGEBOUWEN.

De elektrificatie van een bestaande spoorlijn gaat altijd gepaard met een modernisering van de infrastructuur. Dat betekent dat de spoorbedding, de dwarsliggers en spoorstaven vernieuwd worden of een extrabeurt krijgen en dat ook de stationsgebouwen gemoderniseerd worden of vervangen door nieuwbouw.

In het geval van de elektrificatie van de lijn Gent - Kortrijk was de ophoging van de sporen een bijkomend element om over te gaan tot een vervanging van de bestaande stations. Daarbij speelden niet alleen overwegingen betreffende het spoorwegverkeer een rol maar ook de bekommernis om aan de cliënteel een dienst te verlenen die beantwoordt aan de verwachtingen van de reizigers van vandaag en bovendien aan de sociale voorwaarden waarin het eigen personeel zijn taak moet verrichten. Dat heeft geleid tot de bouw van nieuwe stations in De Pinte, Deinze en Waregem.

Gedurende lange tijd werd het begrip traditioneel vereenzelvigd met een min of meer statig gebouw, voorzien van een lokettenzaal, wachtzaal, bagageafdeling en personeelslokalen, dat de site van het stationsplein beheerst, een woning voor de stationschef geeft het gebouw doorgaans nog wat extra volume en aanzien.

In de laatste decennia is aan dat beeld uit de vorige eeuw een grondige wijziging gebracht. Enerzijds is de stationswoning verdwenen en heeft het station een meer technische functie gekregen door het opnemen in het gebouw van allerlei apparatuur voor het verdelen van elektrische energie, het bewaken van wissels en seinen, de telekommunikatie, anderzijds wordt de beschikbare bebouwbare oppervlakte steeds beperkter wegens allerlei prioriteiten zoals tracéverbetering aan sporen, verbreding van straten en pleinen, spoorophogingen voor de afschaffing van overwegen, verbetering van de aansluiting met het lokaal openbaar vervoer en bestaande bebouwing.

Gevolg is dat het station aan statigheid en herkenbaarheid heeft moeten inboeten, ten voordele van functionaliteit en aanpassingsvermogen aan de zich steeds wijzigende technische uitrusting en bebouwde omgeving.

Bovendien zal in een stedelijk gebied het volume van het nieuwe stationsgebouw bijna altijd in contrast staan met bouwkundige constructies (steunmuren, grondophogingen, bruggen en viadukten) die er omheen staan.

In de eerste plaats moet het station, als verkeersconcentratiepunt ook een echte verkeerswisselaar worden tussen de verschillende verkeersvormen die er mekaar ontmoeten en opvolgen. Voor voetgangers, fietsers, auto's, reizigers en gebruikers van het openbaar vervoer, trein en bus, moeten de nodige voorzieningen uitgebouwd worden.

Door het gebruik van gepaste architectonische aksenten (in vorm, materiaal en kleur), en een voor de gegeven omstandigheden doelmatig circulatiepatroon, moet het stationsgebouw voor de reizigers zo eenvoudig mogelijk beschikbaar en "leesbaar" zijn.

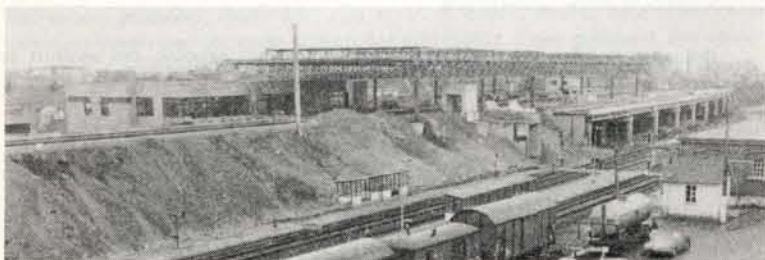
DE PINTE.

Het oude, pittoreske station van De Pinte kon daarom niet meer aangepast worden aan de nieuwe eisen, mede omdat voor de inplanting van de onderdoorgang voor fietsers, voetgangers en reizigers, die in de plaats van de naburige afgeschafte overwegen zou komen, weinig of geen speelruimte bestond, en het gebouw hierop nauw diende aan te sluiten.

Met geknikte gevellijnen werd een al te storende massiviteit vermeden bij het nieuwe gebouw, dat in volume ruim driemaal het oude overtreft. Door gebruik te maken van gepaste materialen wordt het landelijk-residentieel karakter van de omgeving gerespekteerd. Een luifel zal visueel het station verbinden met de onderdoorgang.

DEINZE.

Te Deinze, zoals ook te Waregem, stond een "voorlopig" stationsgebouw dat opgericht werd na de vernieling van het oude tijdens de eerste wereldoorlog, nu reeds ruim 60 jaar geleden.



Nieuw station van Deinze in opbouw.

Het lag voor de hand dat het nieuwe station terug zou aansluiten bij het oude stationsplein.

Vanuit stedenbouwkundig en verkeerstechnisch oogpunt werd beslist de vijfsporige opgehoogde bedding tussen het stationsplein en de Gaveresteenweg op een viadukt aan te leggen. Wegens het ingewikkelde werken in fazen, kon het stationsgebouw niet als één samenhangend volume worden opgebouwd.

Een dienstgebouw, waarin o.a. het seinhuis, al de technische apparatuur en de personeelslokalen zijn ondergebracht, is gebouwd aan de zuidzijde van de sporen, aanleunend tegen het landhoofd kant Gent van de viadukt.

In materiaalkeuze en vorm sluit dit gebouw de viaduktconstructie af. Het eigenlijke stationsgebouwen speelt zich af vlak vóór en onder het viadukt, ter hoogte van het stationsplein.

De aandacht van de reizigers voor het stationsgebouw zal worden gewekt door in kleur en textuur met het viadukt contrasterende materialen.

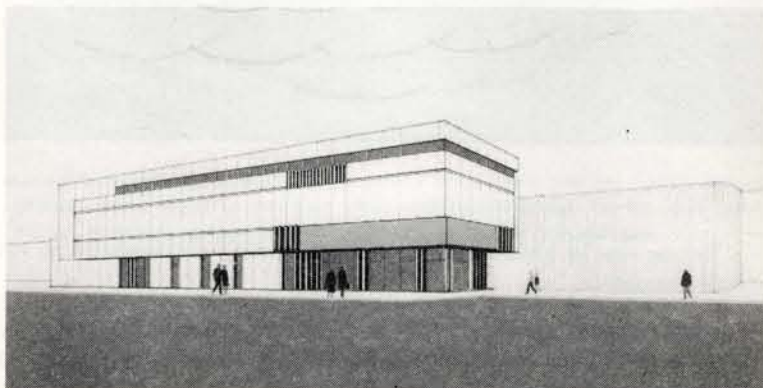
Blikvanger hierbij wordt de kleurige fries boven de lokettenzaal en het ingangsgedeelte die in plan enigermate de 20ste eeuwse trapgevels uit de wederopbouwtijd aan de overzijde van het plein, herneemt.

Een nieuwe goederenloods sluit het stationsgebouw aan met de goederenkoer. Als bindteken boven het stationscomplex wordt een over de sporen doorlopende perronoverkapping gebouwd, wat ook het comfort van de in- en uitstappende reizigers merklijk zal verhogen.

WAREGEM.

De ligging van de nieuwe onderdoorgang voor reizigers, in functie van de mogelijkheden van de opgehoogde spoorbedding, bepaalde de inplantingsplaats van het nieuwe stationsgebouw aan de Noorderlaan. Deze laatste zal later deel uitmaken van een ringlaan zodat de beschikbare bouwstrookbreedte voor het stationsgebouw eerder beperkt was.

Dit werd opgevangen door de verdieping van het gebouw, die aansluit op de perrons, te laten uitkragen boven het voetpad.



Nieuw station van Waregem.

Het gevelmateriaal (elementen van gewassen grindbeton) is verwant doch niet identiek aan dat van de steunmuur waarop het gebouw aansluit. Een kleurige fries, bekleed met keramisch materiaal, benadrukt het gedeelte van het gebouw dat voor de reizigers is bestemd.

HARELBEKE.

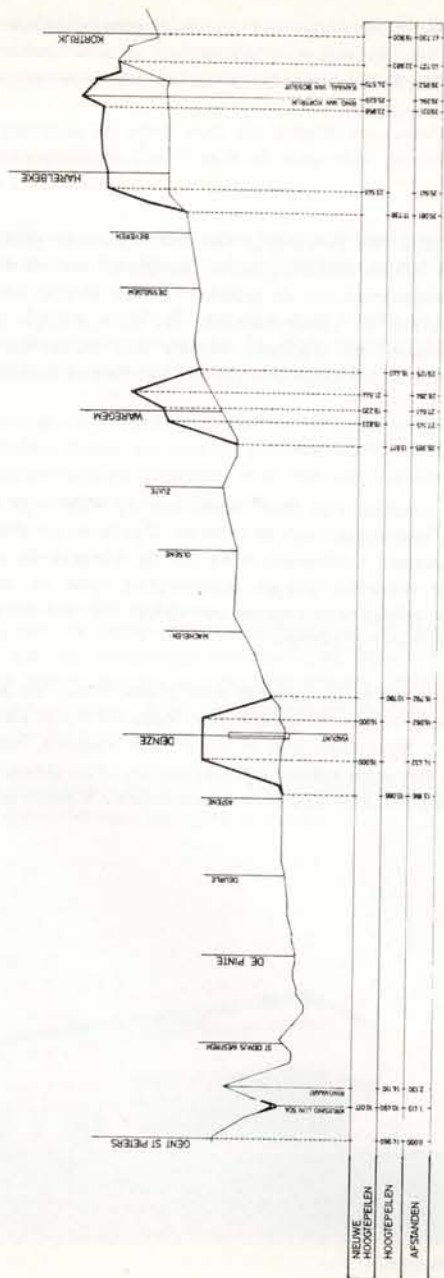
Nadat de N.M.B.S. ter vervanging van het bestaande gebouw plans had opgemaakt voor een nieuw stationsgebouw, aangepast aan de exploitatievoorwaarden na het indienstnemen van de geëlektrificeerde sporen, besliste de Rijksdienst voor Monumenten- en Landschapszorg het oude gebouw op de lijst van te beschermen gebouwen te plaatsen, wegens zijn industrieel archeologisch karakter. De N.M.B.S. past het oude gebouw aan zijn nieuwe functie aan.

*
* *

Een belangrijk resultaat van deze modernisering is de vrije toegang die de reizigers krijgen aan weerszijden van de stations. Dat betekent dat het hinderlijk openthoud aan overwegen verdwenen is en dat de reizigers die zich van de aan weerskanten van de spoorlijn gelegen woonwijken, naar de treinen begeven de sporen niet meer gelijkgronds moeten oversteken wat een aanzienlijke verhoging van de veiligheid met zich brengt.

Aan alle stations zijn grote parkings voor zowel fietsen als auto's aangelegd en in alle stations waar de sporen op een verhoogde berm zijn aangelegd, worden roltrappen gebouwd. Bovendien zijn er in al deze stations, met uitzondering van Harelbeke waar het oude station het niet toeliet, liften gebouwd. Het spreekt vanzelf dat deze goederenliften ook door gehandicapten kunnen gebruikt worden.

Hoogteprofiel van de lijn.

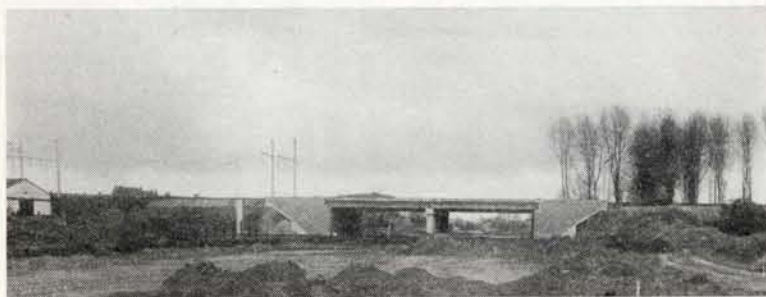


AFSCHAFFEN VAN OVERWEGEN.

De elektrificatie van een spoorlijn leidt gewoonlijk tot een verhoging van de snelheid en een grondige modernisering van de lijn. Dat geldt natuurlijk ook voor de maatregelen die genomen worden op die plaatsen waar twee verkeerswijzen elkaar kruisen, namelijk op de overwegen. Die maatregelen verschillen vanzelfsprekend volgens de belangrijkheid van de overweg die bepaald wordt door allerlei factoren zoals verkeersdrukte, zichtbaarheid, snelheid van het treinverkeer en andere meer. De optimale beveiliging voor zowel de treinreizigers als de weggebruikers is ongetwijfeld het afschaffen van alle overwegen maar aangezien een dergelijke maatregel financieel niet haalbaar is, blijft er altijd een aantal overwegen bestaan.

Toch stelt de N.M.B.S. als algemene regel voorop dat bij de elektrificatie van spoorlijnen de bestaande overwegen zoveel mogelijk worden afgeschaft. Voor wat de elektrificatie van de lijn van Gent naar Kortrijk betreft heeft de toepassing van die gedragslijn tot een spectaculair resultaat geleid: van de 67 bestaande overwegen die op de 42 km lange spoorlijn waren gelegen, worden er niet minder dan 53 afgeschaft. Dat grote aantal afschaffingen houdt voorzeker verband met het feit dat de spoorlijn bij de doortocht van de volkrijkste steden en gemeenten op een verhoogde berm wordt aangelegd zodat meteen ook de hinderlijke verkeersopstoppingen in de drukke straten en wegen opgeheven worden. Door de ophoging van de sporen in Harelbeke bijvoorbeeld worden op de lijn Gent - Kortrijk niet minder dan tien overwegen afgeschaft terwijl op de vertakking van de spoorlijn Kortrijk - Oudenaarde die mede diende verhoogd te worden, eveneens nog twee overwegen werden afgeschaft. De doortochten in de andere steden en gemeenten leverden niet eenzelfde spectaculair resultaat op, maar toch zijn ook daar de gevolgen merkwaardig. In Waregem bijvoorbeeld worden drie belangrijke en drukke overwegen afgeschaft, in Deinze zijn het er niet minder dan zeven waarvan vier op de lijn van Gent naar Kortrijk en drie op het eveneens opgehoogde gedeelte van de lijn Gent - De Panne. In De Pinte ten slotte behoren eveneens vier overwegen tot het verleden.

Het spreekt vanzelf dat niet elke overweg zal vervangen worden door een brug, tunnel of onderdoorgang voor het wegverkeer. Een aantal minder belang-



rijke overwegen die in de nabijheid liggen van een parallel lopende drukke weg, worden gesloten en voor de weggebruikers wordt indien nodig een verbinding aangelegd naar de dichtstbijliggende ongelijkgrondse kruising.

De overwegen ten slotte waarvan de vervanging door een kunstwerk wegens een te onbelangrijke verkeersdrukke niet verantwoord zou zijn, worden uitgerust met de normaal voorziene automatische verwittigungsseinen volgens de categorie waarin ze worden ingedeeld.

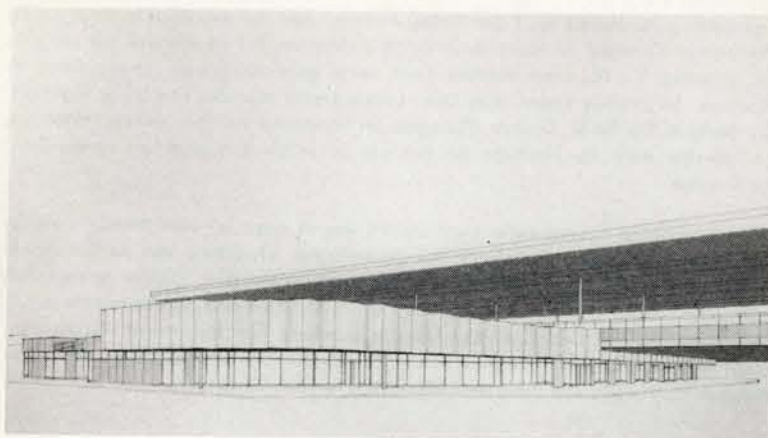
Bij het in dienst nemen van de elektrische spoorlijn Gent - Kortrijk zal dat groots programma nog niet volledig uitgevoerd zijn. In totaal zullen echter al dertig overwegen afgeschaft zijn. Onder dat aantal bevinden zich alle in de bebouwde kom gelegen overwegen op het verhoogde gedeelte van de lijn Gent - Kortrijk in De Pinte, Deinze, Waregem en Harelbeke. In een nabije toekomst worden zeven overwegen afgeschaft en tegen het einde van 1982 nog eens zestien zodat ten slotte de laatste veertien overblijven.

BETEKENIS VAN DE LIJN.

Niettegenstaande de eerste trein in België in 1835 op de sporen werd gezet, duurde het tot in 1973 vooraleer er tussen de twee grote agglomeraties Antwerpen en Gent een rechtstreekse en eigentijdse spoorverbinding tot stand kwam. De aanwezigheid van een zo belangrijke natuurlijke hinderpaal als de meer dan 500 m brede Scheldestroom te Antwerpen, heeft dat uitstel wellicht in de hand gewerkt. Toch lag die spoorlijn niet in de bedoeling van de wetgever uit 1834 die met de eerste spoorlijnen in België vooral de verbinding voor goederenverkeer van de Antwerpse haven met het industriegebied aan de Rijn op het oog had. Mechelen zou in die optiek het centrale punt 0 worden, maar enkele jaren later, omwille van de snelle opgang van het reizigersvervoer, schoten de spoorlijnen



Kortrijk — De statie.



Nieuw station van Deinze.

van Brussel uit naar de andere steden. Van dan af werd Brussel het knooppunt van het Belgisch spoorwegnet waar alle grote lijnen van het land hun vertrek- of eindstation hadden.

De aanloop van de elektrische spoorlijn die Antwerpen-Centraal langs de nieuwe Scheldetunnel met Gent verbond, betekende een belangrijke mijlpaal in de spoorweggeschiedenis. Grote agglomeraties van het Vlaamse land zouden rechtstreeks met elkaar verbonden worden met een moderne "aslijn".

Daarmee werd tevens een basis gelegd voor een binnenlands Intercitynet waarvan de lijn tussen Antwerpen en Gent een ruggegraat vormt.

De elektrificatie van de spoorlijn tussen Gent en Kortrijk is een aanvulling van die eerste stap en integreert deze lijn in het verder uitdijende elektrische spoorwegnet. Een eerste stap inderdaad want in 1981 voorziet de N.M.B.S. de elektrificatie van het baanvak Kortrijk - Moeskroen en van de enkele kilometers spoorlijn die Moeskroen met het Franse spoorwegnet verbinden.

De Franse Spoorwegen van hun kant beslisten het baanvak tussen de grens en Rijsel eveneens te elektrificeren wat mooie perspectieven opent voor het treinverkeer aan weerszijden van de Belgisch-Franse grens.

De op de lijn Gent - Kortrijk toegelaten snelheid van 120 km/u wordt na de elektrificatie op 140 km/u gebracht en de mogelijkheid bestaat om die tot 160 km/u op te drijven. Daardoor kan al een interessante treindienst worden ingelegd die Kortrijk met Antwerpen verbindt zonder overstap. De nieuwe

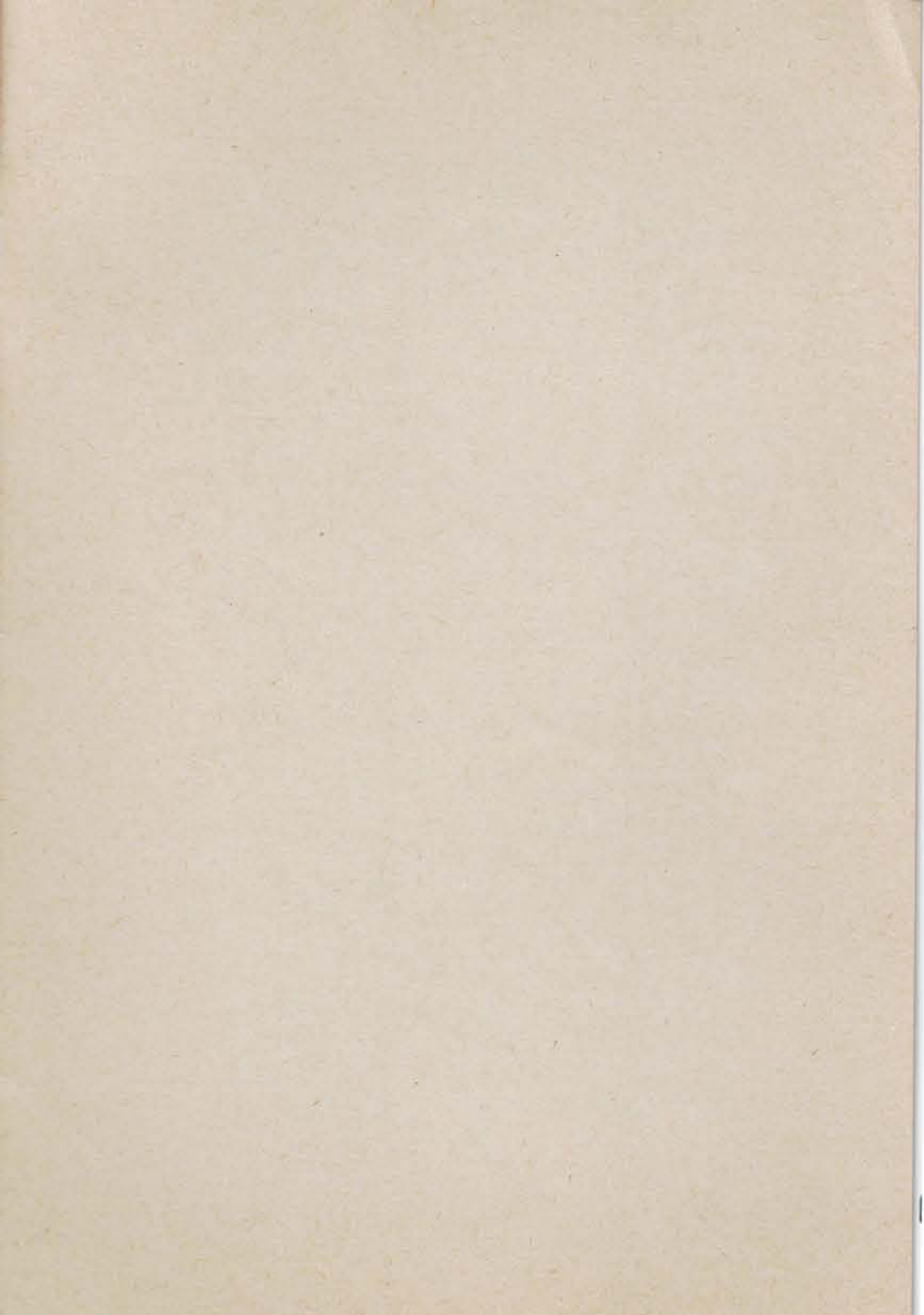
urregeling die ingaat op 1 juni 1980 voorziet per uur een direkte trein tussen Antwerpen-Centraal en Kortrijk in beide richtingen die de afstand zal afleggen in ongeveer 1 u 16. Deze direkte trein heeft geen stilstanden tussen Gent en Kortrijk. De ritduur tussen deze twee steden wordt dus met een derde ingekort. De stations De Pinte, Deinze, Waregem en Harelbeke worden bediend door een half-direkte trein die eveneens om het uur de verbinding verzekert tussen Gent en Kortrijk.

De afstand tussen deze twee steden wordt door de half-direkte trein in gemiddeld 36 minuten afgelegd. Na de volledige afwerking van de lijn zit de mogelijkheid erin dat de ritduur nog kan ingekort worden. Tijdens de piekuren ten slotte zullen enkele pendeltreinen ook de stopplaatsen Sint-Denijs-Westrem, Deurle en Astene bedienen. Samengevat betekent het dat vanuit Antwerpen, Gent en Kortrijk om het half uur een regelmatige verbinding bestaat, in de tussenliggende stations van de lijn Gent - Kortrijk is het een uurdienst.

In 1846 hield de eerste internationale trein die Parijs met Brussel verbond, in Kortrijk halt. Na het aanleggen van de treinverbinding langs Bergen, nam het internationaal karakter van Kortrijk voor het reizigersverkeer snel af en het is pas in de jongste jaren dat er opnieuw belangstelling voor bestaat. De elektrificatie van de lijn naar Kortrijk en de in het vooruitzicht gestelde elektrificatie naar Rijsel geven aan die inspanningen een nieuwe impuls. Voorlopig wordt van 1 juni 1980 om de twee uur in Kortrijk de aansluiting op de direkte elektrische trein uit Antwerpen verzekerd naar Rijsel vanwaar verdere aansluitingen op het Franse Intercitynet mogelijk zijn. Voor wat Nederland betreft, verzekeren de direkte treinen uit Kortrijk de verbinding naar Nederland met de bestaande Beneluxstellen die vanuit Brussel over Antwerpen-Centraal om het uur naar Amsterdam rijden. De elektrificatie van de lijn Gent - Kortrijk verzekert dus Zuid-West-Vlaanderen een volwaardige en belangrijke plaats in het zowel binnenlands als internationaal treinverkeer.

In het kader van de modernisering zal in Deinze, waar de verhandeling van stukgoedzendingen voorlopig geschorst is, het magazijn worden herbouwd, terwijl in Waregem de aansluitingssporen naar Sint-Eloois-Vijve en naar het industriegebied behouden blijven. Het goederenverkeer langs de lijn Gent - Kortrijk stelt de internationale betekenis ervan trouwens in belangrijke mate in het licht. Als as voor de doorvoer van massagoederen tussen Noord-Frankrijk en het hinterland enerzijds, Gent-Zeehaven en de in dat gebied gevestigde industrieën anderzijds neemt de lijn een zeer belangrijke plaats in.

De N.M.B.S. dankt de gemeentebesturen van Kortrijk en Deinze en het Stadsarchief van Kortrijk voor hun bereidwillige medewerking.



Centrale Drukkerij N M B S
— Tweestationsstraat 128 —
— 1070 BRUSSEL —

701180.5.80
