

NAMEN-DINANT

De elektrifikatie nadert haar voltooiing

LOUIS GILLIEAUX – HERVE DHAUSSY – GEORGES DUPONT – POL NERUEZ

Vanaf eind mei 1990 zullen er voor het eerst elektrische reizigerstreinen rijden tussen Namen en Dinant. De elektrificatiewerken bevinden zich immers in de eindfase. Op 28 mei 1989 werden de elektrische installaties tussen Namen en Jambes-Nord echter al onder spanning gebracht, waardoor het mogelijk werd enkele elektrische treinen in te leggen tussen Jambes en Brussel en omgekeerd.

LIJN 154

Lijn 154 werd op 5 februari 1862 in dienst genomen door de Compagnie du Nord Belge. Deze exploiteerde reeds de lijn Namen-Luik en besloot haar net uit te breiden in de richting van Frankrijk, via Dinant en Givet. De lijn werd door deze Compagnie (1) beheerd tot 10 mei 1940, daarna door de NMBS. De huidige sectie Namen-Dinant is 28 km lang en gaat even buiten Namen voor het eerst over de Maas. De lijn volgt dan de rechteroever tot voorbij het station Yvoir. Ze kruist opnieuw de Maas via de brug van Houx en loopt op de linkeroever verder tot Dinant. Hierdoor heeft de lijn een vrij bochtig tracé.



ZUIDKANT TUNNEL VAN LUSTIN

Daar de vallei op sommige plaatsen diep ingesneden is, dienden twee tunnels te worden gegraven, een van 356 meter in Lustin en een van 81 meter in Godinne. Tussen Namen en Dinant liggen vier haltes: Jambes-Nord, Lustin, Godinne en Yvoir. Die stations worden om het uur bediend door de IC H'. Bovendien rijdt er 's morgens een P-trein naar Namen en 's avonds een in de andere richting, tot Bertrix. Daarnaast verwerkt de lijn een aanzienlijke goederenstroom in transitverkeer.

DE ELEKTRIFICATIE

Tot de elektrificatie van het baanvak Namen-Dinant werd besloten in een plan van 1981 om 400 km spoorlijn te elektrificeren. De werken namen een aanvang in 1984. Tweemaal diende men het tijdschema aan te passen, eerst vanwege een spreiding van de

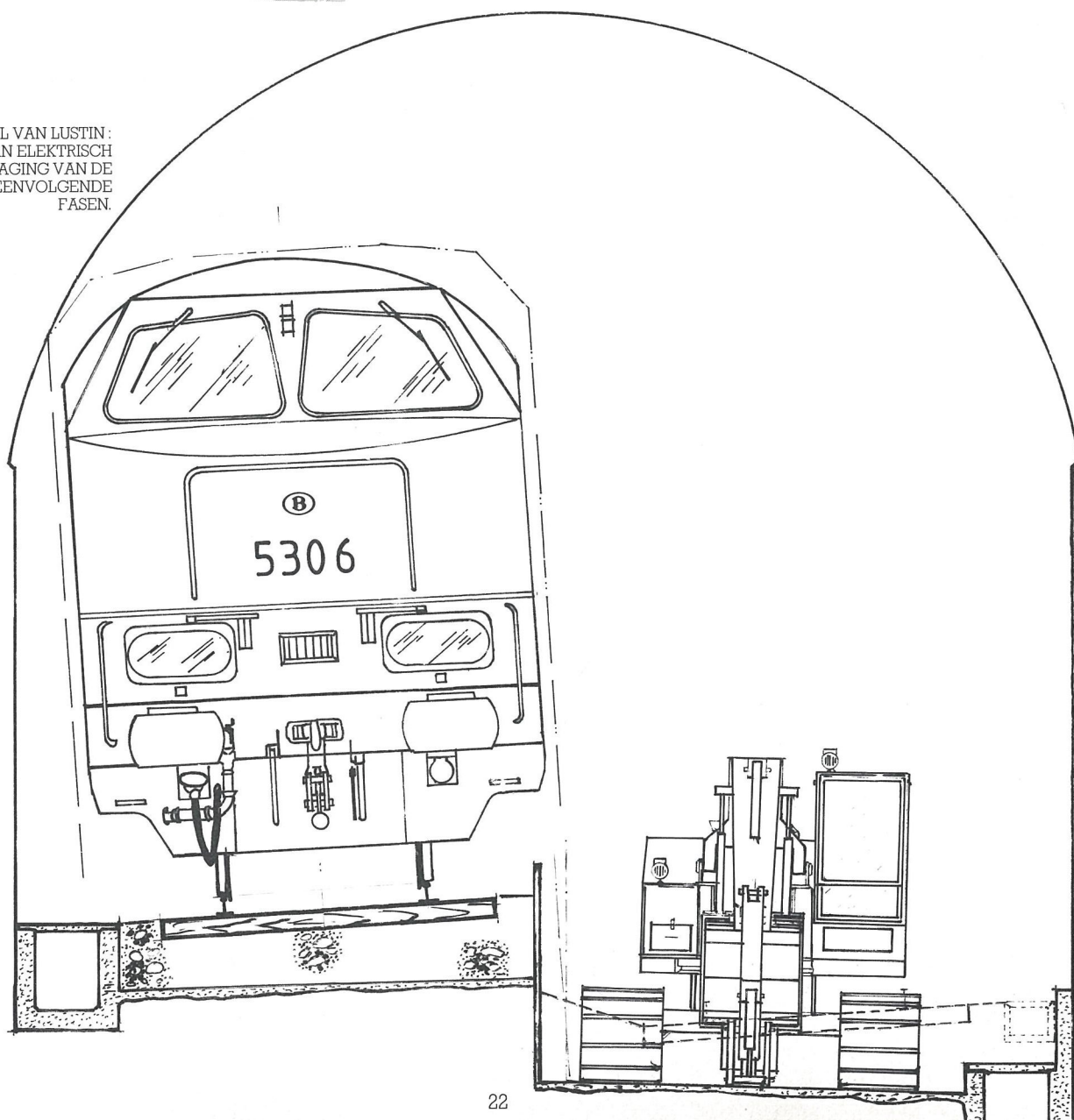
investeringskredieten, verder omdat bepaalde werken erg moeilijk bleken, zoals aan de tunnel van Lustin.

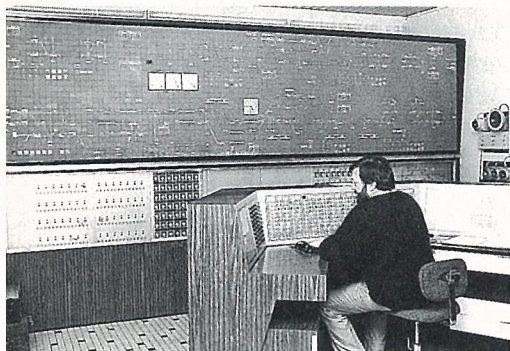
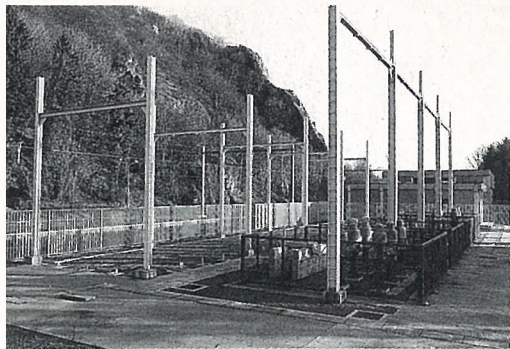
NIEUWE EN AANGEPASTE INFRASTRUCTUUR

EEN NIEUW REIZIGERSSTATION TE JAMBES-NORD

Samen met de elektrificatie- en moderniseringswerken werd te Jambes-Nord een nieuw reizigersstation gebouwd. Naast de voorzieningen voor het onthaal van de reizigers – lokettenruimte, inlichtingendienst en wachtzaal – komt in het gebouw ook een nieuwe seinpost van het alrelaistype. Die post zal worden uitgerust in 1990. Hij vervangt de oude die vlak bij de overweg ligt en zal geschikt zijn voor afstandsbediening vanuit Dinant.

TUNNEL VAN LUSTIN:
AANPASSING AAN ELEKTRISCH
GABARIET; VERLAGING VAN DE
BEDDING IN OPEENVOLGENDE
FASEN.





– aanbrengen van een bescherming tegen vallende rotsblokken bij de tunnelingang, kant Dinant. Hiertoe ontwierp het studie bureau voor kunstwerken van de NMBS een bouwwerk dat afgedekt werd met arduin en zo geheel past bij de omgeving. In de rotsen van Frênes, waar de tunnel van Lustin doorheen loopt, bevindt zich ook de « Résurgence Lucienne », een belangrijke grot die erg in trek is bij speleologen. Om aan de Belgische speleologie niet een van haar zeldzame interessante grotten te ontnemen, heeft de NMBS onderhandeld met de commissie « Bescherming van Karstgebieden en Toegang tot Grotten » van de Belgische Vereniging voor Speleologie. Men kon het eens worden om een noodingang te

ONDERSTATION YVOIR

SEINHUIS TE DINANT

ALGEMENE KAART ELEKTRIFICATIE
NAMEN – DINANT.

De reizigers krijgen een verzorgd onthaal dank zij duidelijke en nauwkeurige informatie. Eenvormige pictogrammen en een kleurencode maken hen wegwijs in het station. De wachtzaal is ruim, goed verlicht en voorzien van individuele zitplaatsen. Er is ten slotte kosteloos parkeergelegenheid voor 72 auto's. Voor het reizigersverkeer werd het gebouw op 28 mei laatstleden in dienst genomen.

DE « PONT DU DUC » IN DAVE

Om de bovenleiding te kunnen aanbrengen, diende de wegbrug « pont du Duc » in Dave te worden herbouwd. Bij die gelegenheid werden het kunstwerk en een deel van de toegangswegen verbreed, zodat de naburige overweg nr. 103 kon worden afgeschaft. De nieuwe brug werd op 21 december 1987 in gebruik genomen en tegelijkertijd ging overweg 103 dicht.

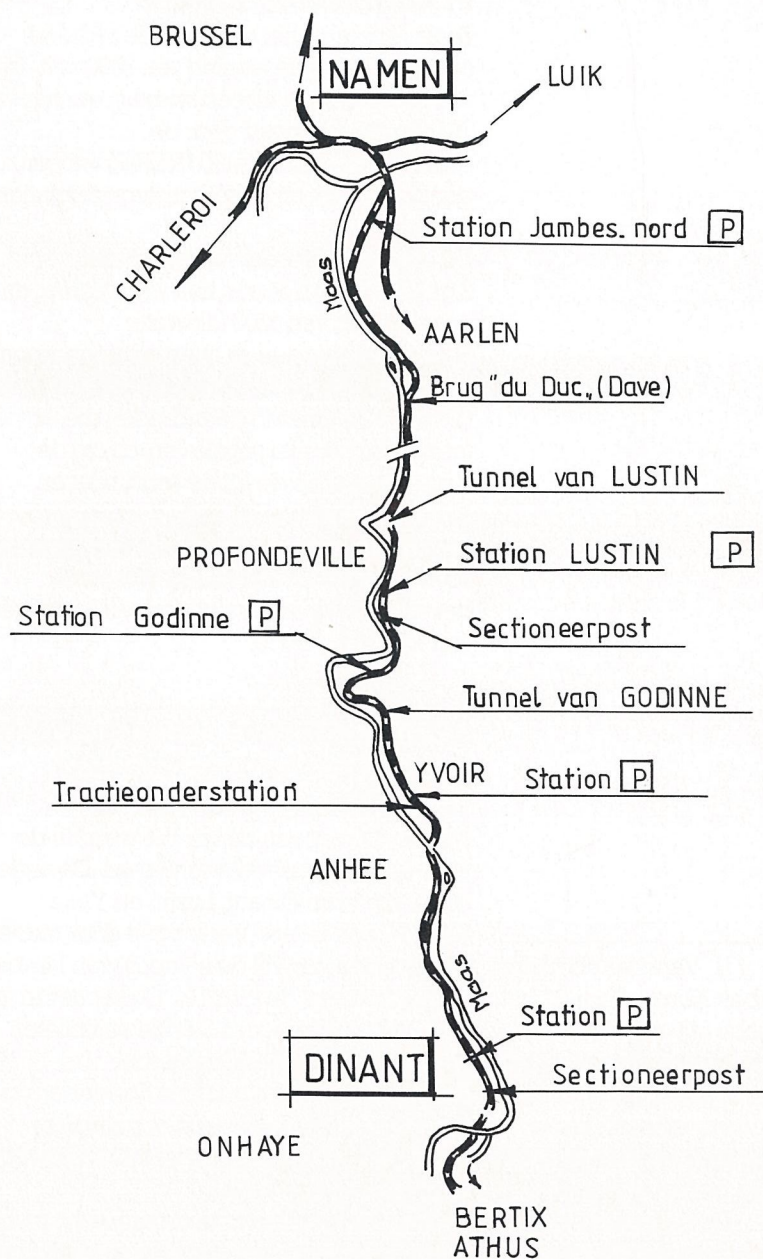
De landhoofden en de vleugelmuren van de brug werden bekleed met zandsteenblokken.

DE TUNNELS VAN LUSTIN EN GODINNE

Een van de grootste moeilijkheden bestond erin voor deze twee tunnels uit 1861 een elektrificatieprofiel tot stand te brengen.

De tunnel van Lustin onderging een verjongingskuur om hem geschikt te maken voor elektrische tractie. Volgende werken werden uitgevoerd :

- opvangen van afstromend water;
- waterdicht maken van het gewelf;
- verlagen en ontwateren van de spoorbedding;



bewaren, voor het geval dat er zich een ongeval in de grot zou voordoen. Een plaatselijke vereniging voor speleologie heeft ondertussen een toegang tot de grot ontdekt buiten de tunnel.

Zoals de tunnel van Lustin, kreeg ook die van Godinne een opknapbeurt. Alleen werd hier het gewelf in metselwerk gedeeltelijk vervangen door een laag gewapend spuitbeton.

Tijdens de werken kon het treinverkeer gewoon doorgaan. De twee sporen werden namelijk na elkaar, in opeenvolgende fasen, aangepast. Sommige fasen waren bijzonder moeilijk, namelijk die waarin de spoorbedding werd verlaagd, en dit vanwege het aanzienlijke hoogteverschil tussen het spoor in dienst en de bedding van het te verlagen spoor.

STROOMVOORZIENING

Zoals elders op het net komt de rijdraad onder een gelijkspanning van 3000 volt. Die wordt verkregen uit een wisselspanning van 70 000 volt, geleverd door de elektriciteitsproducent (UNERG) via een transformator- en gelijkrichteronderstation te Yvoir.

Dit laatste zal worden uitgerust met 2 gelijkrichter groepen met een vermogen per eenheid van 4200 kilowatt. Bovendien werden er twee sectioneerposten gebouwd, een te Lustin en de andere te Neffe (Dinant). Ze moeten de rijdraden die er toekomen parallel schakelen, om zo de spanningsval op de lijn te verminderen. In het onderstation en in de sectioneerposten zorgen snelschakelaars op de voedingslijnen ervoor dat de bovenleiding selectief beveiligd is tegen overstroom en kortsluiting van welke aard ook.

SEININRICHTING : OMSCHAKELING NAAR AFSTANDSBEDIENING

De seininrichting van het baanvak Namen-Dinant van de lijn 154 werd in de voorbije jaren geheel vernieuwd. De oude seinhuizen van Dinant, Lustin en Yvoir werden een na een vervangen door moderne relaisposten, terwijl de seinpost van Jambes binnenkort aan de beurt is. De secties in volle baan tussen die verschillende seinposten werden eveneens uitgerust met lichtseininrichting op normaal spoor en op tegenspoor. Dit maakt een erg soepele exploitatie mogelijk in geval van werken of bij onvoorziene voorvallen.

Om het verkeer beter te organiseren en het betrokken personeel zo nuttig mogelijk aan te wenden, bleek het interessant om op termijn de drie seinposten van Jambes-Nord, Lustin en Yvoir vanuit Dinant op een afstand te laten

bedienen. Door middel van een tweedraadsverbinding die gecodeerde informatie overbrengt tussen de hoofdpst en de bijpost, zal elke satellietpost zowel lokaal, mocht dit nodig zijn, als vanuit Dinant – normale situatie – kunnen worden bediend. Deze seinpost wordt zo de hoofdpst van de lijn.

Bovendien wordt de afstandsbediening aangevuld met een systeem voor automatische treinaankondiging (ATA). De gegevens met betrekking tot een trein zullen het stel automatisch volgen over de gehele reisweg in de door Dinant bediende zone. Daarna worden ze op dezelfde wijze overgedragen aan de seinpost die de volgende zone controleert. Dit ATA-systeem, dat door de werkplaatsen van Etterbeek werd gemoderniseerd en gestandaardiseerd, zal op zijn beurt bijdragen tot een betere organisatie van het verkeer.

DIRECTE RESULTATEN

De elektrische tractie tussen Namen en Dinant zal einde mei 1990 verwezenlijkt zijn. Maar nu al heeft de NMBS van de bestaande installaties gebruik gemaakt om het baanvak Namen – Jambes-Nord van lijn 154 vanaf 28 mei 1989 elektrisch te exploiteren. Zo wordt het mogelijk de huidige weekdienst uit te breiden met verscheidene directe verbindingen met Brussel.

Van Jambes-Nord naar Brussel zijn er 5 nieuwe treinen tussen 05 u. 52 en 07 u. 52. In de andere richting, vanuit Brussel-Zuid, heeft men er 6, met aankomst te Jambes tussen 16 u. 51 en 19 u. 51.

Wie zeker belang zal hebben bij deze nieuwe treinen, samen met de ingebruikneming van het nieuwe stationsgebouw met gratis parkeergelegenheid vanaf 28 mei, is de bestaande of potentiële cliënteel die op de rechteroever van de Maas woont nabij Namen. Deze treinverbindingen maken het immers mogelijk, naast de tijdwinst (Jambes-Nord – Brussel-Schuman in 49 minuten) en de vlotte aansluitingen in dat laatste station met metrolijn 1 van de MIVB, om de verkeersmoeilijkheden in de erg drukke straten van Namen te vermijden. Ongetwijfeld zullen deze nieuwigheden door het publiek gewaardeerd worden, zelfs voordat de elektrificatie Namen – Dinant in haar geheel zal gerealiseerd zijn. □

(1) Vandaar de naam «Jambes-Nord», hoewel het station in werkelijkheid in het zuidoosten gelegen is. In Jambes zelf bevindt zich trouwens ook nog een stopplaats Jambes-Etat, op de lijn Namen-Luxemburg. De benaming «Etat» verwijst naar de periode waarin de Staat het basisnet exploiteerde, vóór de oprichting van de NMBS.