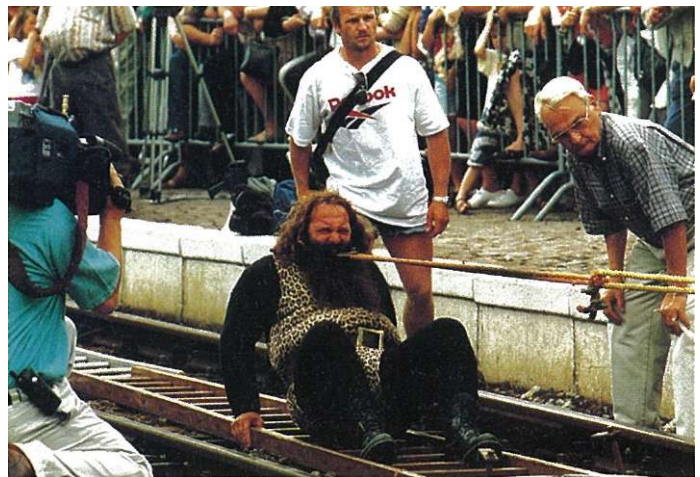


Op 8 en 9 juni werd er duchtig gefeest in de Westhoek. Het dreunde van Deinze tot De Panne. De elektrificatie van lijn 73 is immers een feit en ieder station liet dit aan de wereld weten met een heleboel activiteiten, de ene al wat luidruchtiger dan de andere. Er werd dat weekend met gratis biljetten en kortingen gegoocheld en met een uitzonderlijk evenemententarief voor het Melipark daar bovenop kon de pret niet op. De rode draad van het feestweekend werd door de bezoekerswedstrijd «Treinzoechtocht-stroomversnelling 73» gevormd. Te winnen : Eurostar en Thalys-tickets, allerlei Pass-formules, B-dagtrips of weekendbiljetten. Wie was het feestvarken?

H. HAYEN

LIJN 73

IN EEN STROOMVERSNELLING



EEN LANGE GESCHIEDENIS
Lijn 73 Gent - De Panne werd
natuurlijk niet in één dag
aangelegd, maar groeide mee

met de geschiedenis van de
spoorwegen in België. Een
overzicht:

TRAJECT	INHULDIGING	UITBATER
Gent (Zuidstation) -De Pinte-Deinze	25 augustus 1839	Belgische Staatsspoorwegen
Deinze-Tielt	31 december 1855	Société anonyme des Chemins de fer de la Flandre occidentale
Lichtervelde-Veurne	11 mei 1858	Compagnie du Chemin de fer de Lichtervelde à Fumes
Veurne-De Panne (en verder naar Dunkerque)	5 februari 1870	Société anonyme du Chemin de fer de Gand à Dunkerque
Tielt-Lichtervelde	23 maart 1880	Belgische Staatsspoorwegen

Halfweg deze eeuw
(september 1958) viel het
reizigersvervoer tussen
Adinkerke-De Panne en
Frankrijk weg. Een paar jaar
eerder op 22 mei 1955 werd
op de verbindingen
Lichtervelde-Tielt-Deinze, met
uitbreiding via Egem en Vinkt
(73a) en Lichtervelde-
Kortemark-Diksmuide-Veurne
(73b) een vervangdienst
opgestart met autobussen.
Op dat ogenblik werd ook een
basisdienst met semi-directe
tremen en omnibussen tijdens
de spits ingevoerd. Tot dan toe

reden hier enkel stoptreinen
die moesten voorzien in de
plaatselijke behoeften en deze
hielden er uiteraard een
onregelmatig uurschema op
na. Sinds het IC-IR- plan van
1984 rijdt er elk uur een
interregio-trein tussen
Geraardsbergen-Gent-
De Panne en enkele P-treinen.
De treinen houden nu halt in
De Pinte, Deinze, Tielt,
Lichtervelde, Kortemark,
Diksmuide, Veurne en
Koksijde. Piekurtremen
stoppen ook te Aaisele. In
Lichtervelde zijn er

uitstekende aansluitingen naar Kortrijk en Brugge en in Gent-St.-Pietris naar Brussel met een wachttijd van 15 minuten. De pendelaars naar de hoofdstad beschikken ook over twee rechtstreekse piekuurtreinen 's morgens en twee 's avonds. Tijdens de vakantieperiodes rijden er bovendien rechtstreekse toeristische treinen naar De Panne vanuit Mechelen, Antwerpen en Charleroi. Er staat dan ook een late trein naar Gent-St.-Pietris op het programma die hier om 22.42 uur aankomt. Vanaf 2 juni van dit jaar wordt de normale dienst verzekerd door driedledige stellen en de piekuurdienst door M4-rijtuigen. Sommige toeristische treinen zijn samengesteld uit ander materieel. Door de elektrificatie- en moderniseringswerken rijdt men 11 minuten sneller tussen De Panne en Gent. De rittijd op de verbinding is hierdoor in beide richtingen teruggebracht op 1.10 uur.

ONDER STROOM

De pas voltooide elektrificatiewerken aan lijn 73 startten vier jaar geleden, in mei 1992 om precies te zijn. Een investering waarvoor 2,4 miljard frank werd opgehoest en die kadert in de uitvoering van het STAR 21 - plan voor de modernisering van het binnenlandse net.

Van die totale som werd 1,56 miljard besteed aan de eigenlijke elektrificatiewerken. Hieronder vallen de bovenleidingswerken, de seininrichting en de bouw van tractieonderstations en sectioneerposten. De resterende 840 miljoen waren bestemd voor de werken die niet rechtstreeks verbonden waren aan deze elektrificatie. Immers, in de verschillende stations op deze lijn werd een ernstige inspanning geleverd om de reizigers in comfortabele omstandigheden te ontvangen. Bijzondere aandacht ging hierbij naar een functionele signalica en sonorificatie. Nieuwe onderdoorgangen zorgen voor een veiligere en vlottere doorstroming. Om de veiligheid te verbeteren werden in eerste instantie

22 overwegen afgeschaft. 19 andere zullen volgen. Daarenboven werd aan 23 overwegen de automatisch werkende signalisatie uitgebreid, wat de weggebruikers zeker zullen weten te appreciëren. De constructie van de bovenleiding voor de afname van de elektrische stroom is grondig gewijzigd ten

ELEKTRIFICATIEWERKEN LIJN 73

opzichte van de klassieke draagstructuur die we op alle andere lijnen aantreffen en die bestaat uit zware draagportieken. Het is een primeur voor het NMBS-bovenleidingsnet van 3000 volt. Zowel de hoofddrager als de rij draden worden afzonderlijk geregeld. Het gebruik van een hulpdrager is daardoor overbodig. De draden zijn opgehangen aan scharnierende aluminium armen die aan de draagpalen zijn bevestigd. Hierdoor ontstaat er per spoor een galgpaalstructuur zodat de beide sporen constructief onafhankelijk worden van elkaar en het geheel minder kwetsbaar wordt. Deze nieuwe onderhoudsvriendelijke structuur kreeg de typebenaming R3. Een belangrijk aspect van deze elektrificatie is de bouw van twee tractieonderstations, één te Deinze en één te Koksijde, en een sectioneerpost in Tielt en in Diksmuide. Via de tractieonderstations wordt de

geleverde elektrische stroom omgezet naar de 3000 volt gelijkstroom van het Belgische spoorwegnet. Sectioneerposten verdelen de bovenleiding in verscheidene «secties», wat om technische redenen nuttig kan zijn, bijvoorbeeld om in geval van een storing een bepaald gedeelte van de bovenleiding uit te schakelen zonder de rest van het verkeer te storen.

NIEUWE SEININRICHTING

Op de ganse lijn werd de seininrichting grondig gemoderniseerd. Het oude seinstelsel, dat slechts 1 trein per richting toeliet tussen twee seinposten of stations, werd vervangen door het automatisch seinstelsel dat de spoorlijnen tussen de twee seinhuizen verdeelt in meerdere secties, die elk worden beveiligd door een sein en dit zowel voor normaalspoor- als voor tegenspoorverkeer. Hierdoor is een vlotte opeenvolging van de treinen in dezelfde richting

mogelijk en kan de capaciteit van de lijn gevoelig toenemen. Even buiten Diksmuide komen we in het werkveld van de nieuwe elektronische seinpost van De Panne terecht, die het ganse seinstelsel van het spoorgedeelte Veume-De Panne onder controle heeft. Deze seinpost heeft dezelfde hard- en software als de voorlopige seinpost van Brussel-Noord. In wezen is hij technologisch nog veel complexer door de talrijke overwegen en de bediening van de beweegbare brug over de vaart Nieuwpoort-Duinkerke die in zijn werkveld gelegen zijn. De bedieningsapparatuur van deze nieuwe seinpost bevindt zich in het stationsgebouw van De Panne. Door de bouw ervan kunnen de oude alreais seinpost te Veurne en de Siemens-seinpost van De Panne worden ontmanteld.



NMBS/L. GOESSENAERTS



STATION DE PANNE

NMBS/L. COOSSENARTS



STATION LICHTERVELDE

NMBS/L. COOSSENARTS

LIJN 73 OPGEFRIST

Niet alleen baanvakken, seininrichtingen, elektrische installaties en overwegen werden aangepakt, ook de stations op deze lijn en hun omgeving kregen een facelift. Het is trouwens deze infrastructuur waar onze cliënteel mee te maken krijgt alvorens zij een trein opstapt. Het moet mooi ogen, net zijn en vooral gebruiksvriendelijk. Dat ook hier alle aandacht naartoe gaat, kan alleen maar toegejuicht worden. Het visitekaartje van de NMBS wordt opgepoetst en hier werd in samenspraak met verschillende gemeentebesturen ook werk van gemaakt.

- **Aarsele**

In deze stopplaats wordt er enkel 's morgen en 's avonds halt gehouden door piekurentreinen. Een grondige onderhoudsbeurt sprak vanzelf.

- **Tielt**

Dit station werd volledig herschilderd en het sporentracé aangepast aan de nieuwe comforteisen. Een onderdoorgang voor de reizigers, een nieuwe fietsenstalling (90 plaatsen) en een opknapbeurt van de oude (132 plaatsen) zorgden voor de rest. Voor een aantrekkelijk voor- en natransport werd het stationsplein in samenwerking met het stadsbestuur volledig heringericht.

- **Lichtervelde**

Dit station werd buiten de elektrificatiewerken gehouden, gezien het reeds in 1986 onder handen werd genomen bij de elektrificatie van de lijn Kortrijk-Brugge. Nochtans zullen in de nabije toekomst inspanningen worden geleverd om het onthaal voor de reizigers te verbeteren. De onderdoorgang in het station zal daarom doorgetrokken worden, zodat er een verbinding ontstaat tussen de voor- en achterkant van het station. Ter verbetering van het voor- en natransport wordt een parking voor 50 auto's aangelegd en een bijkomende fietsenstalling (100 fietsen) gebouwd. Tot slot denkt men reeds aan de restauratie van het bestaande stationsplein zonder hierbij de cultuurhistorische waarde van het gebouw uit het oog te verliezen.

- **Kortemark**

Hier werd het station opgefrist, een onderdoorgang gebouwd en een fietsenstalling voor 130 fietsen en 15 bromfietsen aangelegd. Voor



mindervaliden werd een toegang aangelegd naar perron 2 vanaf de overweg. Het stationsplein en omliggende straten werden door de gemeente verfraaid.

- **Diksmuide**

In Diksmuide werd een nieuwe onderdoorgang gebouwd én zoals alle andere onderdoorgangen op deze lijn viel de keuze hier op gemakkelijk te onderhouden en graffiti-werende materialen. Een van de voornaamste infrastructuurwerken ligt op het stuk achter Diksmuide richting Veurne, nl. de rechttrekking van het bochtige sporentracé te Kaaskerke. Hiervoor werden 7 overwegen afgeschaft, er kwam een nieuwe overbrugging op de Steenweg op Lo en er werden twee koetunnels gebouwd voor een vlotte circulatie tot grote tevredenheid van boer en koe. Dit alles heeft tot gevolg dat de snelheid kon opgetrokken worden van 80 km/h tot 120 km/h.

- **Veurne**

De luifel op perron 1 zal aangepakt worden. In normale omstandigheden stoppen hier alle treinen. Spoor 2 dient voor de kruising van de treinen tussen Koksijde en De Panne. Naar het perron van spoor 2 wordt een nieuwe toegang voorzien via de overweg. De oude, lelijke luifel ruimte er plaats voor een nieuw schuilhuisje.

- **Koksijde**

Hier stak het stadsbestuur het station in een nieuw kleedje én voortaan kunnen 28 fietsen «droog» staan.

- **De Panne**

De bouw van een onderdoorgang laat nu een vlotte doorstroming toe naar de drie perronsporen. Maar het meest in het oog springend is wel de prachtige restauratie van het stationsgebouw. In samenspraak met Monumentenzorg werd een compromis bereikt om het

beschermde gebouw in zijn oude luister te herstellen, zonder toegevingen te moeten doen aan de vereisten van een moderne spoorwegexploitatie. Het geheel zal pas af zijn als de kusttram van de De Lijn het station zal kunnen binnen rijden. Op dat ogenblik hebben wij het over een primeur voor West-Europa. De treinreizigers zullen namelijk bij het uitstappen van de trein, zonder het station te verlaten en zonder van perron te veranderen, rechtstreeks op de tram kunnen stappen en omgekeerd. In 1998 is het zover.

vermoedelijk met de nationale luchthaven in Zaventem in te leggen. Rond het jaar 2000 is de vernieuwing gepland van de bedding en de dwarsliggers. Op dat moment wordt een snelheid van 140 km/h mogelijk. De technische uitrustingen die volgens het moderniseringsprogramma werden geïnstalleerd, houden al rekening met die snelheid. In het kader van de snelheidsverhoging zullen om veiligheidsredenen nog een aantal overwegen moeten veidwijnen. •

DE TOEKOMST

Er loopt momenteel een project voor een grondige herziening van de treindienst in 1998. Er zullen een aantal nieuwe verbindingen mogelijk worden. In de huidige studies wordt overwogen om op deze lijn een rechtstreekse verbinding met Brussel (buiten de piekurdienst om) en

ONDERDOORGANG DIKSMUIDE

