



ANTWERPEN - LIER - AARSCHOT - LEUVEN ONDER STROOM



In de modernisering van het Belgisch spoorwegnet neemt de elektrificatie een belangrijke plaats in. De energieproblematiek is zeker de meest stimulerende faktor bij deze ontwikkeling, maar ook het milieuvriendelijke karakter en bedrijfseconomische factoren zoals bijvoorbeeld kortere rittijden en een soepele exploitatie pleiten voor de elektrificatie.

Het onder stroom brengen van de lijn Antwerpen - Lier - Aarschot - Leuven is opnieuw een stap in de goede richting. Het is een schakel in de groeiende geëlectriceerde Vlaamse dwarslijn die vanuit Kortrijk over Gent, Antwerpen, Lier, Aarschot, en Hasselt naar Tongeren loopt en aan haar uiteinden aansluit met Luik en Rijsel. Met het onder draad brengen van het traject Aarschot - Hasselt - nog dit jaar voorzien - zal de dwarslijn een feit zijn.

Door de elektrificatie van het stuk Antwerpen - Leuven is het nu mogelijk de reisduur van de treinen tussen de noordelijke en de oostelijke industriegebieden van het land aanzienlijk in te korten. Het is ontegensprekelijk een nieuwe impuls voor de streek. Het plaatsen van zwaardere spoorstaven tussen de haven en de industrie is er een ander voorbeeld van. De toekomstperspec-

tieven zijn optimistisch, want als de andere elektrificaties, voorzien in de vijfjarenplannen 1976-1980 en 1981-1985, zullen uitgevoerd zijn, verhoogt de capaciteit van de betrokken spoorlijnen aanzienlijk.

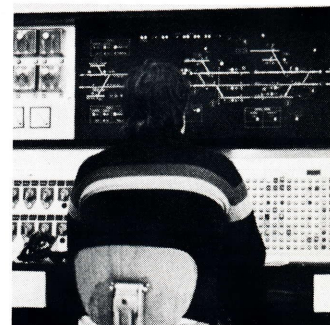
Het is evident dat niet alleen de infrastructuur van de lijn grondig diende gewijzigd, ook de betrokken stationsinstellingen kwamen aan de beurt. Zo werden er in de stations Lier, Heist-op-den-Berg, Aarschot en Leuven tal van aanpassingen uitgevoerd gaande van een herinrichting van de sporen tot het bouwen van een nieuw elektronisch seinhuis. Door het verhogen van de snelheid en het opvoeren van de frequentie van het treinverkeer dienden onvermijdelijk ook de overwegen te worden aangepast. De belangrijkste overwegen werden of worden afgeschaft, de overblijvende werden met nieuwe veiligheidsinstallaties uitgerust.

Op 14 januari 11. werd de lijn officieel elektrisch ingereden door de heer Spitaels, Minister van Verkeerswezen, die te dier gelegenheid nogmaals het driedubbel voordeel van de elektrificatie aanhaalde:

"Ten eerste brengt ze een gepast antwoord op het probleem van de invoer van olieproducten... Een tweede voordeel, waaraan de

publieke opinie meer en meer belang hecht, is het verminderen van de luchtverontreiniging... Een derde voordeel van de elektrificatie bestaat hierin dat ze de gelegenheid biedt om de gehele infrastructuur van het spoor te moderniseren, met het oog op een hogere snelheid en een grotere frequentie...

Vele tekens wijzen in de richting van een kentering in de publieke opinie, ten gunste van het openbaar vervoer en ondermeer van het spoor. Elke verbetering die we ten gunste van de spoorreizigers kunnen tot stand brengen komt dus bijzonder gelegen, want ze zal er toe bijdragen dat deze onverhoopte kentering werkelijk vaste vorm krijgt".



Aansluitend heeft de NMBS op zondag 18 januari II. een open-deuractie georganiseerd waaraan ook de steden Antwerpen, Lier, Aarschot en Leuven hebben meegewerkt. Reizigers konden op de nieuw geëlectriceerde lijn een speciaal gratis reisbiljet bekomen dat bovendien gratis toegang verschaft tot tal van musea in voornoemde steden, en ook een aanzienlijke korting toe-kende bij een bezoek aan de Zoo en de Zimmertoren.

De toeloop mocht gerust over-rompelend genoemd worden. Meer dan 50.000 reizigers - dat beduidt 100.000 enkele treinreizen - hebben gebruik gemaakt van het NMBS-aanbod, zodat de 18 treinen in elke richting die 's zondags de dienst verzekerden ontoereikend waren, hoewel hun capaciteit vervierdubbeld werd. Al na het vertrek van de trein van 9.19 u uit Leuven dienden extra-treinen ingelegd om de massa op te vangen.

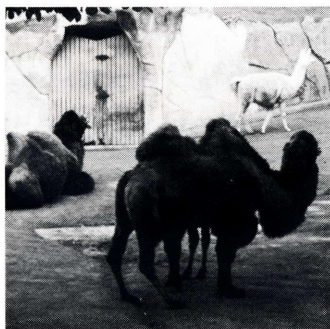
Gedurende de hele dag reden 45 extra-treinen en nog moesten vele reizigers genoeg nemen met een staanplaats. Toch bleken allen opgetogen over het gebaar van de NMBS, zodat het ongetwijfeld een uitstekende promotie is geweest.

De vier steden waren even enthousiast over de resultaten. De Zoo die dezelfde ingangsprijzen toestond als voor de formule "Een mooie dag te..." telde ongeveer 3.000 bezoekers meer dan het 100-tal van een gewone winterzondag. De Zimmertoren reikte bijna 1.000 ingangskarten uit,

normaal is dat in deze periode een tiental en het museum voor Heemkunde en Folklore te Aarschot kreeg 400 bezoekers. In Leuven tenslotte waar o.a. het stadhuis gratis toegankelijk was, was de opkomst zo massaal dat de 4000 folders die beschikbaar waren op minder dan geen tijd waren rondgedeeld.

Het intense treinverkeer had ook een gunstige weerslag op de horecasector. De verkoop in de stationsbuffetten van Antwerpen Centraal bijvoorbeeld lag 80% tot 90% hoger dan normaal en sommige gelegenheden in de omgeving moesten hun deuren voortijdig sluiten bij gebrek aan eten en drank. Dat was ook zo in Leuven. Aarschot en Lier noteerden eveneens een flinke verbruikstijging.

De conclusie: de opendeuractie was een voltreffer van formaat!



Nieuwe seinpost in Heist-op-den-Berg

Nieuw tractie-onderstation in Heist-op-den-Berg



MOL: STEENKOOI- CENTRALE IN DE KEMPEN

voortzetting van blz. 8



Reeds sinds november vorig jaar spoort er dagelijks een AKB-trein vanuit Antwerpen naar het station Mol, behalve op zaterdag en zondag. De 1000 ton steenkool - in 40 bakken van elk 25 ton - worden door een wegvervoerder naar het kolenpark van de centrale gebracht. De kolen voor het dagelijks verbruik worden op een transportband gestort via een lostrechter, en rechtstreeks naar de kolenbunkers getransporteerd. Men moet slechts opslaan voor de tijdstippen dat er geen aanvoer is, bijvoorbeeld voor de weekends. Het beheer van het kolenpark wordt hierdoor veel overzichtelijker. De opslagcapaciteit bedraagt 100.000 ton waarvan één vierde als roterende werkstock is te beschouwen. De overige 75.000 ton zijn van strategisch belang.

Om de vervuiling van de openbare weg tegen te gaan is er een automatische wasinstallatie gebouwd. Na lossing rijden de vrachtwagens erdoor tegen lage snelheid en worden met krachtige waterstralen afgespoten vooraleer ze een nieuwe lading ophalen.

Een elektrische centrale, die zowel letterlijk als figuurlijk nogal geïsoleerd staat in haar omgeving, is geen arbeidsintensief bedrijf. Toch schommelt het personeelseffectief te Mol rond de 210 werknemers, voornamelijk gerecrueteerd in eigen streek.

Met haar actuele uitrusting rangschikt de EBES-centrale zich evenwel nog steeds gunstig in het Belgische machinepark van vandaag.

De EBES-centrale van Mol produceert reeds meer dan een halve eeuw electriciteit. Om de centrale te kunnen bouwen werden de gronden door de "Société d'Electricité de la Campine" in 1926 aangekocht van niemand minder dan Koning Albert. In 1956 werd de "Société" samen met verscheidene andere electriciteitsvennootschappen verenigd onder de gemeenschappelijke noemer EBES.

Mol, gelegen in de onmiddellijke nabijheid van de Limburgse mijnstreek, is traditioneel een steenkoolcentrale. De twee eenheden van 130 MegaWatt verbruiken nagenoeg voor 100% steenkool als brandstof, waardoor de jaarlijkse consumptie op ongeveer 750 à 800.000 ton wordt geraamd. Ze zijn beide polyvalent uitgerust, wat betekent dat ze, indien noodzakelijk, met verschillende brandstoffen kunnen worden gestookt. Er is ook nog een gasturbine van 30 MegaWatt die gevoed wordt met extra-zware fuel.

De grote steenkoolhonger van de 130 MW-eenheden vereist een regelmatige en onafgebroken aanvoer. Op dat gebied is Mol een buitenbeentje. Alle steenkool wordt per vrachtwagen aangevoerd: 150 à 200 camions per dag. Aangezien onze nationale steenkoolproductie geen gelijke tred houdt met de behoeften, diende men ook een aanvoer uit Antwerpen te organiseren van ingevoerde steenkool. Een gemengd transport trein-vrachtwagen met AKB bleek daarvoor de meest rationele oplossing te zijn. Voor de centrale, die niet op het spoorwegnet is aangesloten, bleef alles zodoende onveranderd.