

Het Ministerieel Begrotingscomité heeft evenwel het aan de Maatschappij uit te keren normalisatiebedrag voor 1971 forfaitair vastgesteld op 13 051 miljoen.

In het kader van de voornoemde EEG-reglementen zal een commissie voorstellen doen voor de verdeling van deze 13 051 miljoen onder de diverse normalisatie-posten.

14. (A.D.) De NMBS vertegenwoordigd in het Nationaal Comité voor Coördinatie van de vervoerpolitiek.

Onder de bescherming van het Ministerie van Verkeerswezen werd onlangs een Nationaal Comité voor Coördinatie van de vervoerpolitiek opgericht.

De NMBS is daarin vertegenwoordigd door dhr ADAM, Directeur van de Algemene Directie, als effectief lid, en door dhr WEBER, Directeur van de Handelsdienst, als plaatsvervangend lid.

15. (B) Inrichting van het station Montzen.

Het rangeerstation Montzen werd tijdens de oorlog 1914-18 aangelegd, terzelfder tijd als de lijn 24 van Tongeren naar Aken. Sedertdien heeft het geen belangrijke wijzigingen ondergaan.

Dit grensstation is het enige punt van overgave van het goederenverkeer tussen Duitsland en België. Elke dag worden er ongeveer 2300 wagens verhandeld.

Een grondige aanpassing en modernisering van de installaties was noodzakelijk geworden, met het oog op de rol die Montzen in de toekomst zal moeten vervullen.

Er werd immers met de D.B. overeengekomen dat de rangeringen van de treinen in de richting D.B. - N.M.B.S. te Montzen en van die in de richting N.M.B.S. - D.B. te Aachen-West zou geschieden.

Anderzijds moet er rekening gehouden worden met de toekomstige elektrificatie van de lijn 24, en derhalve ook met het verschil in spanning op de beide netten (15 kV 16 2/3 Hz voor de D.B. en 3 kV gelijkstroom voor de NMBS).

Voorts zal de verandering van rijrichting (in Duitsland rijden de treinen rechts) in België plaats hebben. Tenslotte hangt de inrichting van het station af van het verkeer der doorgaande treinen zonder wijziging van de landing.

Het is dan ook duidelijk dat de nieuwe schikking van de sporenbundels zal afwijken van de klassieke opvatting der rangeerstations.

Behalve de twee hoofdsporen en de huidige bundel C (entrepot van de douane), zullen praktisch al de sporen van het station gewijzigd worden.

De toekomstige installaties, die op het schema in bijvoegsel getekend zijn, omvatten hoofdzakelijk :

1. Een ontvangbundel A met 9 sporen, onder een spanning van 15 kV.
2. Een vormingsbundel B van 28 sporen, onder een spanning van 3 kV, met rangeerheuvelds en railremmen.
3. Een aflosbundel R1 met 7 sporen, onder een spanning van 15 kV.
4. Een aflosbundel R2 met 11 sporen, onder een spanning van 3 kV.

De voor homogene stellen bestemde bundels R1 en R2 zijn voorbehouden voor het verwisselen van de tractiemiddelen.

5. Verscheidene sporen voor verkeer onder de spanningen van 3 kV en 15 kV.

Er zijn wisselverbindingen aan de kant van de D.B. voor het veranderen van rijrichting.

6. De huidige bundel C, bestemd voor de tolverrichtingen.
7. Drie nieuwe seinhuizen, waarvan het voornaamste (blok 15) een geheel vormt met het gebouw voor allerlei gebruik en een 28,50 m hoge toren zal hebben met bovenaan het seinhuis (zie foto van de maquette in "Staff-Information" van december 1969).
8. De verbouwde installaties M.A.
9. Een toegang voor het wegverkeer, verkeerspaden en een parkeerterrein.

De aanlegwerken strekken zich uit over 4 km en vereisen een omvangrijk grondverzet van ongeveer 200 000 m³. Er moeten 188 spoortoestellen en iets minder dan 65 000 meter spoor worden gelegd.

De werken zullen worden gepland volgens de PERT-methode en worden op 400 miljoen geraamd. Ze zullen dit jaar een aanvang nemen en ongeveer 6 jaar duren.

16. (B) Spoorverbinding met de Campus van Louvain-la-Neuve.

De nieuwe Universitaire Campus van de U.C.L. nabij Ottignies zal bediend worden door een spoorwegstation dat in het centrum van de toekomstige universiteitsstad gelegen en met de spoorlijn Brussel-Namen verbonden zal zijn.

De academische autoriteiten van de U.C.L., die zich vele inspanningen hebben getroost om de uitvoering van die spoorverbinding te bekomen, hebben aldus blijk gegeven van hun vertrouwen in het gemeenschappelijk vervoer en van het groot belang dat ze eraan hechten dat de Campus zo spoedig mogelijk over die spoorverbinding zou beschikken.

Het verbindingsspoor zal op ongeveer 3 km voorbij het station Ottignies op de lijn 161 aansluiten met een Engelse vertakking. Het zal ongeveer 4,5 km lang zijn en eindigen in een station met 3 doodlopende perronsporen van 300 m lengte.

Er is voorzien in de mogelijkheid van een latere verbinding van dat station met de lijn 139 Ottignies-Leuven.

Drie verschillende aannemingen zullen met de uitvoering van het verbindingsspoor belast zijn.

De eerste aanneming omvat het gedeelte van het verbindingsspoor dat buiten de Campus ligt. Ze zal dit jaar aanbesteed worden en omvat de uitvoering van ongeveer 100 000 m³ grondwerk en van 4 kunstwerken, waarvan een spoorwegviaduct van Preflex-balken met een totale spanwijdte van 75 m (aan de Engelse vertakking) en een wegviaduct van voorgespannen beton met een totale spanwijdte van 110 m.

Bij het binnendringen in de Campus zal het verbindingsspoor, over een afstand van 850 m, door een heuvel moeten gaan waarvan het hoogste punt ongeveer 25 m boven de spoorstaven ligt.

MONTZEN - SCHEMA D'AMENAGEMENT

