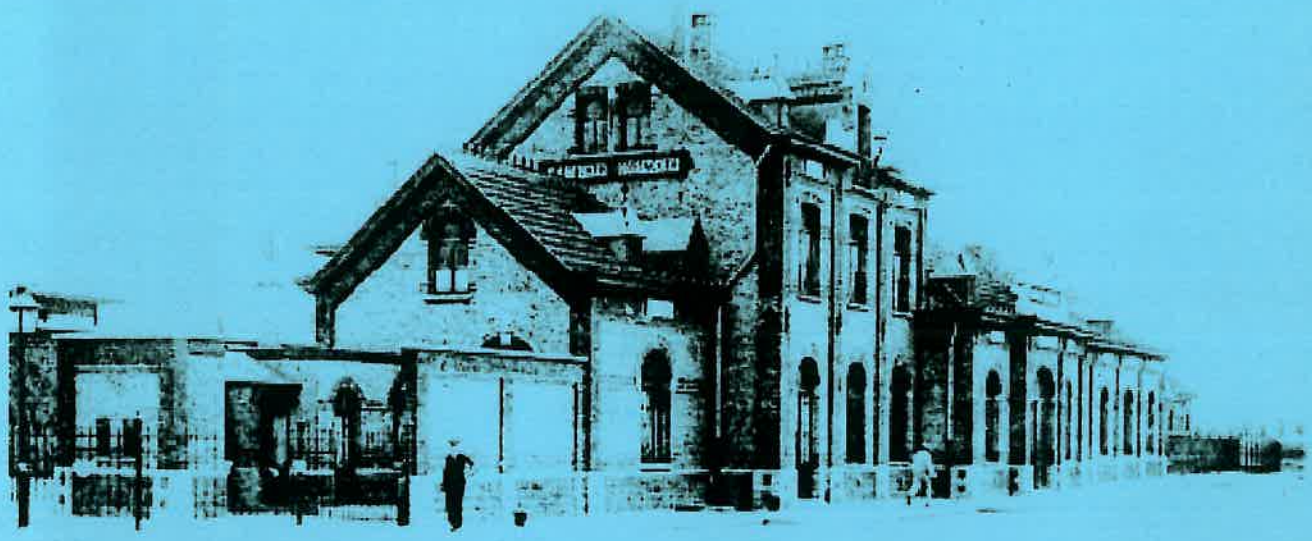
AMSAC v.z.w CLUBBLAD
Driemaandelijks tijdschrift
Verschijnt in maart-juni-september-december
Postkantoor – Mariakerke X



AMSAC v.z.w. nr. 66

Editie : September - December 2002

Artevelde Miniatuur Spoorweg Amateurs Club v.z.w.

Verantwoordelijke Uitgever : Hans Cocquyt - Vierhekkensstraat 5A - 9031 Drongen
Tel. 09/236.24.33 - Fax. 09/236.24.67

INHOUDSTAFEL

INHOUDSTAFEL

1. CLUBNIEUWS.....1

1.1. Mededeling van de voorzitter.....2

1.2. Mededeling van de redactie.....3

1.3. Mededeling van de penningmeester.....4

2. CLUBNIEUWS.....5

2.1. ALGEMEEN.....6

2.2. Vergadering.....7

3. TENTOONSTELLINGEN.....8

4. NIEUW OP DE MARKT.....9

5. DE TREIN IN 'T GROOT EN 'T KLEIN.....10

5.1. IN MODEL het station deel 2.....11

6. DOOR ONS GELEZEN.....12

7. AKTIVITEITEN IN DE CLUB IN BEELD.....13

1.1. Mededeling van de voorzitter.

Beste clubleden,

Iedereen komt voldaan van zijn wel verdiende vakantie terug, voor velen met een oog naar treinen.

In de zomerperiode draait de club weliswaar op een laag pitje.

Een paar eenzame zielen plamuurden, schuurden en verfden er maar op los met als resultaat dat het K 3 b rijtuig langs één zijde afgewerkt is.

Het resultaat is meer dan bevredigend.

De maandag avonden is het clublokaal weer goed gevuld en op de baan wordt weer goed gereden.

Nu de Märklinbaan in secties is opgedeeld kan er al intens met meerdere treinen worden gereden.

De club kocht deze zomer een nieuwe computer aan, na gezocht en afgewogen, welke voor ons de meest geschikte en prijs interessante pc. Een hele investering, doch noodzakelijk voor het maken van ons clubblad.

Bij deze dank ik de mensen die hun medewerking verlenen door het maken van teksten voor ons clubblad.

De Voorzitter.

P. Bontinck

1.2. Mededeling van de voorzitter

Beste clubleden,

U, heeft zich waarschijnlijk afgevraagd, waar het boekje van september bleef.
Wel, onze vriend Marc De Vuyst, moest dringend verhuizen, met zijn vriendin naar Waterland-Oudeman, wat niet bij de deur is welteverstaan.

Ik wens het jonge paar, veel geluk in hun nieuwe nestje, en een duurzame relatie.
Als gevolg van deze ommezwaai en gebrek aan tijd, beloofde Marc voor december een extra dik nummertje te maken.

De opendeurdag en ruilbeurs verliepen zoals gewenst, vlot, doch de opkomst was eerder aan de lage kant, maar daar zal die heel zware storm wel voor iets tussen zitten. Het K3b rijtuig gedroeg zich soms als een schip op zee, zo hevig waren de windstoten.

Ondertussen wordt gestaag verder gewerkt aan de clubbaan. Frederic,deelde de Märklinbaan reeds op in secties, om de veiligheid te verzekeren bij het rijden.

Onze schrijnwerkers, Daniel en Yves werkten de serpentin, kant dampoort af, en staken alles in een grijs tintje. Ikzelf leg voorlopig alle Märklin sporen, en hoop tegen eind van de winter klaar te zijn.

Boven op de retourbaan, zullen wij een heel lang uitwijkspoor voorzien, de ene helft voor wisselstroom en de andere helft voor gelijkstroom.

Ik zag vorige week dat Stafke De Meester zijn station vorm krijgt. Het begint op het station van Oostakker te lijken.

Tot slot, wens ik aan alle leden prettige feesten en veilige eindejaarsfeesten.

Voorzitter

Patrick Bontinck

1.3. Mededeling van de redactie

Beste clubleden,

Het zomerverlof is voorbij. De meesten onder ons hebben kunnen genieten van een zonnige vakantie en hebben voldoende vitamines kunnen opdoen om er in te vliegen voor het topseizoen van onze hobby.

De komende maanden zullen zeker en vast boeiende maanden worden.

Velen onder ons zullen het al gemerkt hebben bij het betreden van onze lokalen; we hebben een PC aangekocht.

Waarom? Om diverse redenen.
Voortaan zullen leden die dit wensen, zelf hun artikels kunnen "inputten" in onze lokalen, wat zal leiden tot een vluggere verwerking en samenstelling van ons clubblad. Maar dit is niet de enige reden.

Het moet ons toelaten verschillende bestanden aan te leggen om zo als het ware een "bibliotheek" te maken, dewelke de leden kunnen raadplegen.

Mogen we jullie verzoeken om de nodige dicipline te hebben, teneinde er geen zootje van te maken. Heb je hulp nodig of vragen, neem kontakt op met iemand van het bestuur.

Dank aan alle personen, voor hun inzet tot realisatie van deze editie van het clubblad.

Veel leesgenot!

1.4. Mededeling van de penningmeester

Beste leden,

Het bestuur heeft de knoop door gehakt om een nieuwe computer aan te schaffen. Na overleg wat de beste koop en de meest geschikte computer was voor onze club.

De computer is er voor iedereen die wenst mee te werken aan ons clubblad, zodat wie een tekst heeft dit op de maandag vergaderingen zelf kan in brengen.

Tevens zijn de kosten voor het publiceren van onze oprichting van de V.Z.W. vereffend, nu is het wachten tot het verschijnen in het staatsblad, dan is onze club omgevormd van een feitelijke vereniging tot een V.Z.W. .

De penningmeester,

1.5. Mededeling van de penningmeester

Beste leden,

Het zal u misschien niet ontgaan zijn dat de voorpagina van uw clubblad een klein beetje gewijzigd is.

Voortaan gaat Uw club van spoorweg amateurs door het leven als AMSAC vzw.

En dit om u clubleden te beschermen bij mogelijke ongevallen. Dit vond het bestuur wenselijk, omdat anders iedereen hoofdelijk en ondeelbaar kon aansprakelijk worden gesteld indien er iets grondig mis zou zijn gelopen, ondanks dat de club een goede verzekering heeft.

Door de oprichting van de VZW valt de verantwoordelijkheid volledig ten laste van haar en moeten de afzonderlijke leden niet opdraaien voor de mogelijke kosten. De juridische veiligheid is een gegeven dat je als club best eens bij stilstaat.

Verder wil ik u meedelen dat er vanaf heden de lidgelden voor 2003 betaald kunnen worden, het lidgeld is vastgelegd op 30 euro, zoveel als vorig jaar. Dit kan gebeuren op twee manieren; in kontanten in het clublokaal of door overschrijving op rekeningnummer 149-0544102-04 met mededeling lidgeld 2003 met uw naam.

Verder wens ik u en uw familie een prettig en een gelukkig nieuwjaar en veel treingenot.

FORTIS

De KN-agent:
uw privé-bankier en verzekeraar

www.kn.be

SPAARACTIE

Weet U...

- dubbele
- 2% + 2%

Hoge interesten op spaarrekeningen
Interessante beleggingsformules

vindt u bij uw kantoorhouder van Krediet aan de Nijverheid

Hans COCQUYT
Verhekkenstraat 5a, 9031 Drongen
tel. 09 236 24 33

2. CLUBNIEUWS

2.1. ALGEMEEN

27/10/02 AMSAC TREINEXPO IN MODEL MET RUILBEURS VAN 9 TOT 16 UUR

2.2. DIAVOORSTELLINGEN

09/09/02 De voorbije 6 maanden bij de NMBS door Gorleer Rik

07/10/02 of 14/10/02 Belevenissen in de Harz door Gorleer Rik

04/11/02 Stoomnostalgie bij de NMBS 1978-1990 door Demaere Roland

09/12/02 Stoom langs de lijn 1990-1997 + Rheine 1974-1977 door Demaere Roland

2.2. VERSLAGEN CLUBVERGADERINGEN

In Juli en Augustus zijn er geen clubvergaderingen gehouden.

2.3. REISVERSLAG

Door Gorleer Rik

Vakantiesprokkels uit de Harz.

Beste clubgenoten,

Met dit reisverslag hoop ik jullie enerzijds een impressie te geven van wat daar zoal te beleven valt en anderzijds een leidraad te kunnen bieden voor een mogelijk verblijf in deze wondermooie omgeving.

Onze vakantie liep van 30.06 t.e.m. 10.07.02 en de bestemming werd gekozen uit de catalogus "autovakanties" van Jet-Air, met tal van voordelen voor kinderen en andere kortingen. We logeerden in halfpension in het Maritim hotel van Braunlage (met de klemtoon op "la"). Gezien er drie kinderen mee waren, beschikten we over twee met elkaar verbonden kamers van het Comforttype.

Het Maritim hotel met ruim 300 kamers, biedt zeer veel comfort en faciliteiten.

Volgende accommodaties zijn al dan niet gratis aanwezig: binnen- en buitenzwembad (beiden 24m x 12m), badjassen en -slippers, sauna, solarium,

fitness, tennisvelden, mountainbikes, schoonheidssalon enz. Bovendien organiseert het hotel dagelijks extra activiteiten.

In halfpension kan je 's morgens genieten van een zeer uitgebreid ontbijtbuffet (te veel om hier allemaal op te noemen) en 's avonds van een degelijk en lekker menu (soep, saladbar, hoofdgerecht, dessert). De kinderen kunnen kiezen uit de kinderkaart. Het drinken bij de maaltijd is wel prijzig: bvb. 5,4 € voor een fles Gerolsteiner (spuitwater) van 0,75l. Zij die 's middags toch in het hotel willen eten, kunnen terecht in de "English Pub" voor kleine schotels. Op de hoogste verdieping is er een bar / night club met panoramisch uitzicht over Braunlage.
Dit hotel is niet de enige verblijfsmogelijkheid. Gans het dorp is bezaaid met vakantiewoningen, familiehotelletjes, kamers met ontbijt, enz. In het toeristeninfokantoor is een boek te bekomen met alle gegevens en prijzen. Wie op voorhand gedocumenteerd wil zijn, surft naar www.braunlage.de, mailt naar tourist-info@braunlage.de, telefoneert naar 0049 5520 9307-0 of faxt naar 0049 5520 9307-20.

Hoe geraak je het gemakkelijkst in Braunlage? Met de wagen. Iets avontuurlijker is het met trein en bus.
Het volgende (snel)wegentraject geeft de minste kans op verkeerd rijden:
Gent (E40 & E17) - Antwerpen (E17) - Turnhout (E34) - Eindhoven (E34/A67) - Venlo (E34/A67) - Duisburg (E34/A40) - Essen (A40) - Bochum (A40) - Dortmund (A40) - Werl (E331) - Soest (E331) - Haaren (E331) - Diemelstadt (E331) - Kassel (E331 & E45/A7) - Göttingen (E45/A7 & B27) - Herzberg (B27) - Bad Lauterberg (B27) - Braunlage (B27).
Per spoor kan het als volgt gaan:
Gent - Brussel - Luik - Keulen - ... - Hannover - Hildesheim - Goslar - Bad Harzburg. Dit laatste station is een groot verkeersknooppunt en van hieruit vertrekt van ma-vr / 6.00h – 22.00h om het uur een bus naar Braunlage. In het weekend nog 11 bussen / dag. Wernigerode en Nordhausen zijn rechtstreeks per spoor bereikbaar.

Voor wie iets van aardrijkskunde kent: de Harz ligt in Noord-Duitsland en werd tot aan de "Wende" verdeeld door de Duits-Duitse grens. Aan de rand ervan vindt men o.a. de volgende steden terug (in uurwijzerzin): Seesen, Goslar, Bad Harzburg, *Wernigerode, Quedlinburg, Hettstedt, Eisleben, Sangerhausen*, Nordhausen, Bad Lauterberg en Osterode. Het hoogste punt is de Brocken (1140 m). De namen in cursief lagen voorheen in Oost-Duitsland. Drie deelstaten hebben een stukje Harz: Niedersachen, Sachsen-Anhalt en Thüringen. Voor de autoliefhebbers: nummerplaten van wagens uit de streek kan je herkennen aan o.a. de volgende beginletters: GS (Goslar), Gö (Göttingen), WR (Wernigerode; vind je ook terug in de naam van de HSB website) en QLB (Quedlinburg).

Braunlage (565 m) ligt juist aan de vroegere grens tussen Oost en West en heeft één grote winkelstraat. Aan het ene einde ligt een schaatspiste, het Maritim hotel en het grondstation van de kabelbaan naar de Wurmberg (971 m). Aan de andere zijde ligt een Aral benzinestation annex geldautomaat en een bedrijventerrein met o.a. een Aldi en Lidl. Dit dorpje is een kuuroord (je betaalt er 40, -€ "Kurtax") en heeft dus ook een kuurpark, met de mogelijkheid tot een rustige wandeling tussen fraai

aangelegde groenpartijen en een grote vijver met fontein. Wie van iets steviger stappen houdt, vindt hier wandelroutes in alle windrichtingen. De paden zijn meestal duidelijk bewegwijzerd en gaan van smalle bosweggetjes, over bredere grindpaden tot geasfalteerde wandel- en fietsbanen. Aangezien het aanbod zo groot is, is het aangeraden een wandelkaart van de omgeving aan te schaffen. Ook 's winters biedt Braunlage een waaier aan ski-, langlauf- en rodelpistes. Hier is meestal de Wurmberg het vertrekpunt.

De Harz zou echter de Harz niet zijn zonder haar befaamde spoorwegnet, de HSB. HSB staat voor **H**arzer **S**chmallspur**b**ahnen, maar ook voor de verwijzing naar de drie lijnen die er deel van uitmaken. **H** van Harzquerbahn, **S** van Selketalbahn en **B** van Brockenbahn. Alle lijnen hebben eerst een afzonderlijk leven geleid, maar zijn in de loop der jaren samengesmolten tot één geheel. De spoorbreedte bedraagt er 1000 mm, de lijn is enkelsporig en ik geloof niet dat er 1 km recht spoor ligt. Er zijn niets anders dan bochten, bochten en nog eens bochten.
De Harzquerbahn loopt van Nordhausen, over o.a. Eisfelder Talmühle en Drei Annen Hohne, naar Wernigerode. Voorheen was dit de Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahngesellschaft (NWE), opgericht op 25.06.1896.
De Selketalbahn loopt van Gernrode, over Alexisbad (hier aftakking naar Harzgerode) en Stiege (hier aftakking naar Hasselfelde en een keerlus) naar Eisfelder Talmühle. Vroeger was dit de Gernrode-Harzgeroder Eisenbahngesellschaft (GHE), opgericht op 10.05.1886. Op 01.05.1892 werd het voorlopig eindpunt Hasselfelde bereikt.
De Brockenbahn loopt van Drei Annen Hohne, over Schierke naar Brocken. Ten tijde van de DDR was Schierke "Sperrgebiet" en boven op de Brocken stond een Russische radar die tot aan de Britse Eilanden kon kijken.
Wil je alle informatie in 't lang en in 't breed, mail dan naar hsb-wr@t-online.de, surf naar www.hsb-wr.de, of bel / fax naar 0049 3943 558-0 / -148. De webstek is de moeite waard om erin te grasduinen.

Nu iets meer over mijn vakantiebelevenissen ginder in het stoomparadijs.
Het spreekt voor zich dat ik niet de volle 10 dagen van hot naar her rondgehotst heb om alléén treinen te zien. Echtgenote en kinderen waren ook mee.

Goed. Het begon op vrijdag 5 juli met een bezoek aan Wernigerode (voor internetters: zie www.wernigerode.de), waar bijna niets meer verwijst naar haar Oost-Duitse periode. Mooi aangelegde straten en pleinen, prachtig gerenoveerde huizen in de bekende vakwerkstijl. We konden onze wagen gratis parkeren op een paar honderd meter van de Westertoren. Betalende parkings zijn ook daar schering en inslag. Bij deze toren ligt het stemmige stationnetje Wernigerode-Westerntor. In de hall hebben we alle mogelijke aanbiedingen grondig uitgepluisd. Zo was er het ticket à 24,- €/persoon voor een rit vanuit elk station naar de Brocken en een rit naar keuze, te maken binnen de 7 dagen na de eerste. Er zijn netkaarten te verkrijgen voor een periode van 3, 5 en 7 dagen, respectievelijk 35, 40 en 70,- €/persoon. Er kan ook nog een familiedagnetkaart à 60,- € (2 volw. + 2-4 kinderen tss. 6 en 18j.). aangeschaft worden. Met deze kaart kan je de ganse dag over het volledige net van de HSB sporen. Tenzij anders vermeld betalen kinderen van 6 tot 11 jaar halve prijs. Alle tickets moeten op de dag zelf aangeschaft worden.

Bovendien hingen daar ook de ritdagen uit van de "Sonderzüge". Zo reed er één op 6 juli, maar later daarover meer. Alle ritkaarten kunnen in het als souvenirwinkel ingerichte loket gekocht worden.

Juist naast het stationnetje ligt het "Betriebswerk", zeg maar het atelier. Zonder vooraf-gaande aanmelding kan je het elke vrijdag (en woensdag tijdens de schoolvakantie) om 13.30h geleid bezoeken. Onze gids van dienst was Herr Prochnau. Met hem zou ik later nog contact hebben. Tijdens ons bezoek stonden 3 locomotieven binnen: een 1-E-1 "Neubaulok" - 99 7236-5 (alle Neubauloks behoren tot de reeks 99 72XX-Y), een pas uit Meiningen teruggekeerde BB Malletloc - 99 5901 - en een voor smalspoor omgebouwde Köf. Bij die Köf had onze Jonas al vlug de zware aandrijfketting en dito tandwiel in de gaten. Voor hem zaten die juist op ooghoogte. De gids had ook onze Jonas aandachtig zien kijken en daarom mocht ie samen met papa in de cabine op een zwarte knop duwen. Op dat moment hebben het er een paar uitgeschreeuwd van het verschieten. Een luide claxon in een grote hall weergalmt serieus. Verder waren er nog twee juist gerestaureerde wagonnetjes te bewonderen. In het atelier werken zo'n 35 man. Omdat voor de restauratie stielkennis van technieken uit vervlogen tijden nodig is, doet men beroep op oudere werknemers die al dan niet zonder werk zitten wegens de sluiting van hun bedrijf. Voor andere projecten komen ook langdurig werklozen aan de bak in het kader van ervaring opdoen voor een nieuwe job.
De opstelsporen buiten herbergen nog tal van railvoertuigen: een railbus, een Oost-Duitse V100 omgebouwd van 4-asser normaalspoor naar 6-asser smalspoor, de volledige reeks rijtuigen die gebruikt wordt voor de speciale treinen, uitgeweken rijtuigen en goederenwagens al dan niet wachtend op een revisie, twee sneeuwruimers, enz. De standaardkleur van de personenrijtuigen is crèmebordeaux. De wagons voor de "Sonderzüge" zijn in het klassieke groen gespoten.
Na het bezoek zijn we nog wat blijven rondhangen in het station om de komst van de eerstvolgende trein te filmen en fotograferen. Daarna hebben we ons bezoek aan Wernigerode verdergezet, o.a. ook de souvenirwinkel van de HSB in het stadscentrum op een vijfhonderd meter van de Westertoren. Ondanks het feit dat het hoofdstation van de HSB en het DB station slechts op iets meer dan een kilometer lagen zijn we er niet in geslaagd daar te geraken en te fotograferen. 't Zal voor een volgende keer zijn.

Op zaterdag 6 juli reed er dus een speciale trein van Wernigerode naar de Brocken, getrokken door twee locomotieven. Vanuit Braunlage gezien ligt Schierke dichter dan Wernigerode. Dus besloot ik daar op vinkenslag te gaan staan. Station Schierke is per wagen bereikbaar, maar je moet verdorie goed opletten of je rijdt het enige baantje naar het station voorbij. De weg vanuit Braunlage over Elend naar Drei Annen Hohne komt op een T waar je links naar het dorp Schierke rijdt en rechts naar Drei Annen. Daar neem je links en onmiddellijk weer rechts om naar boven te rijden. Ik ben er spijtig genoeg voorbij gereden, waardoor ik de wagen moest parkeren op de grote parking en nog 15 minuten een steile klim moest maken door het bos om tot aan het station te geraken. Ondanks dat heb ik er waar voor mijn geld gekregen.

Ik kwam juist boven of de trein van de Brocken (tender vooruit), getrokken door de 99 7237-3, liep binnen. Eens die vertrokken, waren de sporen vrij om de "special" te ontvangen: een dubbeltractie mallets - 99 5902 en 99 5906 - stoomde binnen met een sliert groene rijtuigen en achteraan een open goederenwagen met zitbanken, de fameuze "Schienencabrio" of "Spoorcabrio". Aangezien de klim naar de Brocken veel vergt van een stoomloc, moest er water genomen worden. Tijdens het water nemen kwam de reguliere trein naar de Brocken, opnieuw gesleept door de 99 7237-3, binnengetuft. Ook deze had grote dorst. Ondertussen waren de mallets van water voorzien en reden ze met hun trein achteruit om de volgende trein naar Drei Annen Hohne binnen te laten in Schierke. Nu kon de trein naar boven, inmiddels van water voorzien, zijn reis voortzetten. De twee mallets konden dan het station binnen rijden op het vrijgekomen spoor. Vervolgens vertrok de afdalende trein naar Drei Annen en als laatste kon de "special" zijn reis naar de Brocken verder zetten. Dit aan en af rijden heeft iets meer dan twee uren geduurd. Ook in miniatuur is zo'n treinbeweging gemakkelijk na te bootsen in een station met twee doorgaande sporen en twee kopsporen. Het levert een hele hoop ambiance op.

In de namiddag zijn we met de kabellift naar de Wurmberg gegaan. Op de top staat een grote skischans en de toren ervan is te bezoeken. Boven heb je een uitzicht van 360° over de Harz. In noordelijke richting zie je de Brocken en als je goed kijkt zie je af en toe een zwarte rookpluim en een crèmerode streep van een trein die naar boven zwoegt. Nog kleiner dan in spoor Z. Van de Wurmberg ging het dan via één van de vele wandelpaden naar de Bärenbrucke en vandaar langs de Warme Bode met haar verscheidene watervalletjes naar het hotel.

Op de website van de HSB had ik gelezen dat er drie mogelijkheden waren om mee te rijden op een locomotief: ten 1ste, je volgt de elfdaagse cursus tot "Ehrenlokführer"; ten 2de, je volgt een driedaagse "Schnupperkurs" en ten 3de, je rijdt voor 30,- € 15 km mee op een door u uitgekozen dag en traject. Ik kon alleen van de derde mogelijkheid gebruik maken en in samenspraak met Herr Prochnau (tel. 0049 3943 5581-51) zou ik op maandag 8.7.02 om 11.44u mogen meerijden van Wernigerode naar Drei Annen Hohne.

Tussen zaterdag en maandag ligt nog altijd de zondag. Die dag hebben we met ons vijven van 8.44u tot 16.15u een gedeelte van de HSB "afgestoomd".

Vooreerst dient gezegd dat op het traject Wernigerode (234 m) - Brocken (1125 m) HT alle treinen gesleept worden door stoomlocs, behalve de eerste; dat op de verbinding Nordhausen (184 m) - Drei Annen Hohne (540 m) HT slechts 2 treinen van de 19 stoomtreinen zijn en dat op de lijn Gernrode (204 m) - Eisfelder Talmühle (352 m) HT 4 van de 14 een stoomloc als trekpaard hebben. Alle andere diensten worden met dieselmotorwagens gereden.
We zijn opgestapt in Wernigerode-Westerntor (238 m) om 8.44h om via Steinerne Renne (311 m), Drei Annen Hohne en Schierke (685 m) op de Brocken aan te komen om 10.23h. De loc van dienst was 99 7234-0. Het was de bedoeling om bij

goed weer pas met de volgende trein terug te keren en nog wat te genieten van het uitzicht. Maar ... beneden was het bewolkt en aangenaam van temperatuur. Op de top zaten we in de mist, begon het te regenen en was het slechts 3° C. Niet getreurd. Om 10.40h keerde onze zelfde trein terug en om 11.30h kwamen we aan in Drei Annen. Door het vervroegd terug keren moesten we daar ruim een uur wachten. Geen nood, in dit station is er geen tijd voor verveling. De stoomtreinen komen en gaan er op regelmatige tijdstippen. Telkens moet er water genomen worden. De eerste trein die binnenreed kwam van Eisfelder Talmühle en werd getrokken door de 99 7245-6. Deze loc werd later uitgewisseld met de loc van onze trein. Ondertussen kwam de volgende trein naar de Brocken binnen, gesleept door de 99 7241-5. Om 12.34u kreeg onze trein, nu gesleept door de 99 7245-6 (tender vooruit), groen licht om aan te zetten naar Eisfelder Talmühle (13.42u). In dit station komt de Selketalbahn samen met de Harzquerbahn. Het station vertoont zeer duidelijke tekenen van verval. Ik durf niet zeggen dat deze plaats op nog een andere manier dan per trein bereikbaar is. Rondom rond zie je niets dan woud. Toen wij er waren, stonden op een zijspoor een viertal 2-assige normaalspoor zelflossers op spoorbokken afgesteld. Verder viel er geen zier te beleven, behalve een moderne motorwagen die uit de richting van Nordhausen kwam en aansluiting verzekerde met de trein naar Drei Annen. Na een kwartiertje (13.57u) vertrokken we met dezelfde trein terug naar Drei Annen, waar we om 15.06u aankwamen. Deze keer moesten we slechts een half uurtje geduld oefenen. Geen probleem: we kregen weer hetzelfde scenario als in de voormiddag. Locomotief 99 7237-3 kwam met een trein van de Brocken toe. Nadien volgde een trein naar de Brocken, getrokken door de 99 222. Deze loc heeft ook as indeling 1-E-1, maar is geen Neubaulok. Elke binnenkomende stoomtrein vult hier zijn waterreserves bij. Weer werden locomotieven uitgewisseld en om 15.35u vertrokken we met de 99 7237-3 (tender vooruit) naar ons begin- en eindpunt: Wernigerode-Westerntor (16.15u). Daar hebben we nog gewacht om de laatste trein die uit Wernigerode vertrok op de gevoelige plaat te zetten. Deze trein heeft, zoals reeds gezegd, steeds een moderne motorwagen aan de staart. Wegens het minder goede weer (fris en af en toe regen) heb ik gedurende de ganse rit op het balkon kunnen staan om te filmen en te fotograferen, alhoewel het in alle stations en op alle wagons geschreven staat ... dat het verboden is! De kaartjesknipper heeft er geen woord over gerept en alleen gezegd dat ik de kinderen in het oog moest houden. Het waarom van zijn reactie zou 's anderendaags duidelijk worden. Enfin, zo'n balkon is de ideale plaats voor fotografen en filmers. Neem dan wel het voorste balkon van het vierde rijtuig en niet het laatste balkon van het derde rijtuig. Waarom? Je staat op de ideale afstand van de loc als hij een bocht neemt en je hebt veel minder last van het feit dat de balkons smaller zijn dan de rijtuigkasten. Je moet er niet zo ver over de leuning gaan hangen. De rook en kooltjes in je haar moet je er wel bijnemen. Aan het begin van dit stukje over onze rondrit schreef ik dat we slechts een deel van de HSB bereden hebben. Inderdaad: de uurregeling is zo dat je ze heel goed moet uitpluizen om de geschikte overstappen te maken. Bovendien waren we gebonden aan de uren van het avondmaal in het hotel. Wie daarmee geen rekening hoeft te houden, kan deze rit een stukje langer maken. In plaats van in Eisfelder Talmühle terug te keren om 13.57u, neem je om 13.56u de motorwagen naar Nordhausen Nord (a 14.41u). Je hebt dan iets minder dan een uur om Nordhausen te verkennen, want om 17.38u vertrekt de laatste trein (motorwagen) die in Eisfelder Talmühle (a 18.19u - v 18.27u) aansluiting geeft met de allerlaatste trein

(motorwagen) naar Wernigerode (a 20.18u). In dit geval heb je dus slechts 2 van de 3 spoorlijnen (Harzquer en Brocken) doorkruist. Indien je alles wilt berijden moet je er sowieso meerdere dagen voor uittrekken. Dit geldt trouwens voor de ganse Harz. Met 10 dagen, zoals in ons geval, kom je hopeloos tijd tekort om alles te bezoeken. Wat betreft het gelijktijdige vertrek van twee stoomtreinen in Alexisbad, geloof ik niet dat dit nog gebeurt. Het leeuwenaandeel van de diensten dat Alexisbad heden ten dage aandoet, bestaat uit motorwagens.

Maandag 8 juli werd voor mij een dag om nooit meer te vergeten. Ik kon toen meerijden in de cabine van een stomer, de 99 7243-1. Rond 11.30u moest ik mij aanmelden in Wernigerode-Westerntor voor de nodige formaliteiten. Het was zonnig en warm en het perron stond vol reizigers. Als je dan een blauwe overall en rode bolletjes zakdoek draagt en bovendien een vreemde taal spreekt zie je veel blikken die stiekem op u gericht zijn. "Mijn" trein arriveerde om 11.44u. Ik mocht plaats nemen rechts achter de machinist. Dit om de stoker bij het kolen scheppen niet te hinderen. Met een korte fluitstoot en de typische doffe slagen van de uitlaat (te vergelijken met de 26.101) ging het voor drie kwartier plezier van de bovenste plank naar Drei Annen Hohne. Je hebt er ogen en oren tekort om alles in u op te nemen: de machinist en stoker die met een paar simpele woorden elkaar direct begrijpen, de stoker die kolen in de vuurhaard schept terwijl de machinist voor hem de vuur kist deur opent en sluit, alle mogelijke wijzertjes en meters (de leukste is deze die de druk aangeeft in de cilinders), de geur van kolen en olie, het magnifieke geluid als de loc vertrekt of een helling oprijdt, de trein die in een tunnel duikt. Kortom, te veel om op te noemen. Eenmaal de loc op snelheid, leunden stoker en machinist door hun raampje naar buiten om de baan in 't oog te houden. Bij dit zomers weer keek ik ook eens naar de sliert wagons achter ons: elk balkon van elke wagon stond vol mensen ..... die duidelijk het verbod negeerden (zie boven). Hierdoor is één ding duidelijk geworden: als je in alle rust wilt filmen en fotograferen en van de ene kant naar de andere kant van het balkon wilt stappen, neem dan nooit de trein op een warme zomerdag. Dan staan de balkons propvol en loopt iedereen in de weg.
De afstand van de rit is 15 km, maar toen ik aankwam in Drei Annen Hohne was mijn vrouw nog geen tien minuten in 't station. Zij had het traject met de wagen afgelegd. Hierbij wil ik nog eens vermelden dat de trein in de omgeving waar ik met vakantie was, zeer moeilijk te volgen is langs de baan. Je bent verplicht om van station naar station te rijden om te filmen en/of fotograferen. Te voet kan je dichter bij het spoor komen. Vooral vanaf Schierke naar de Brocken. Daar loopt over verschillende kilometers een "Bahnparallelweg" tussen de bomen. Op de Brocken is dit juist naast het spoor, zonder dat er bomen in de weg staan.
Deze schitterende dag hebben we afgesloten met een frisse duik in het open lucht zwembad van ons hotel.

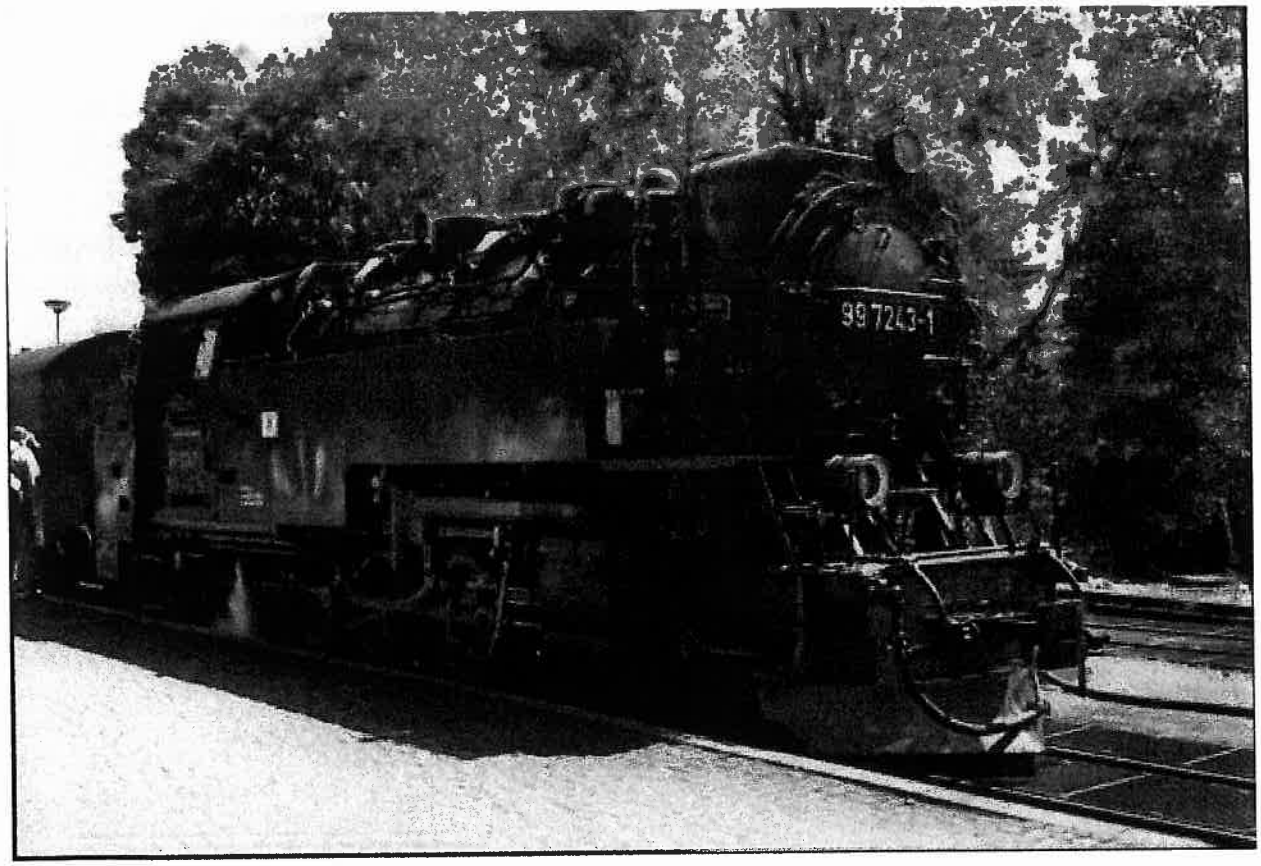
De Harz is zo veelzijdig dat een vakantie van 10 dagen te kort is om alles te bekijken. Een greep uit verschillende folders levert o.a. het volgende op: Bad Lauterberg, een gezellig stadje met een DB kopstation dat ingenomen is door plaatselijke handelaren en waar om het uur een dieselstelletje toekomt; verschillende natuurlijke druipsteengrotten (wegens kleiner formaat niet te vergelijken met onze grotten van Han) zoals de "Barbarossahöhle" in Rottleben, de "Rubeländer Tropfsteinhöhlen" in

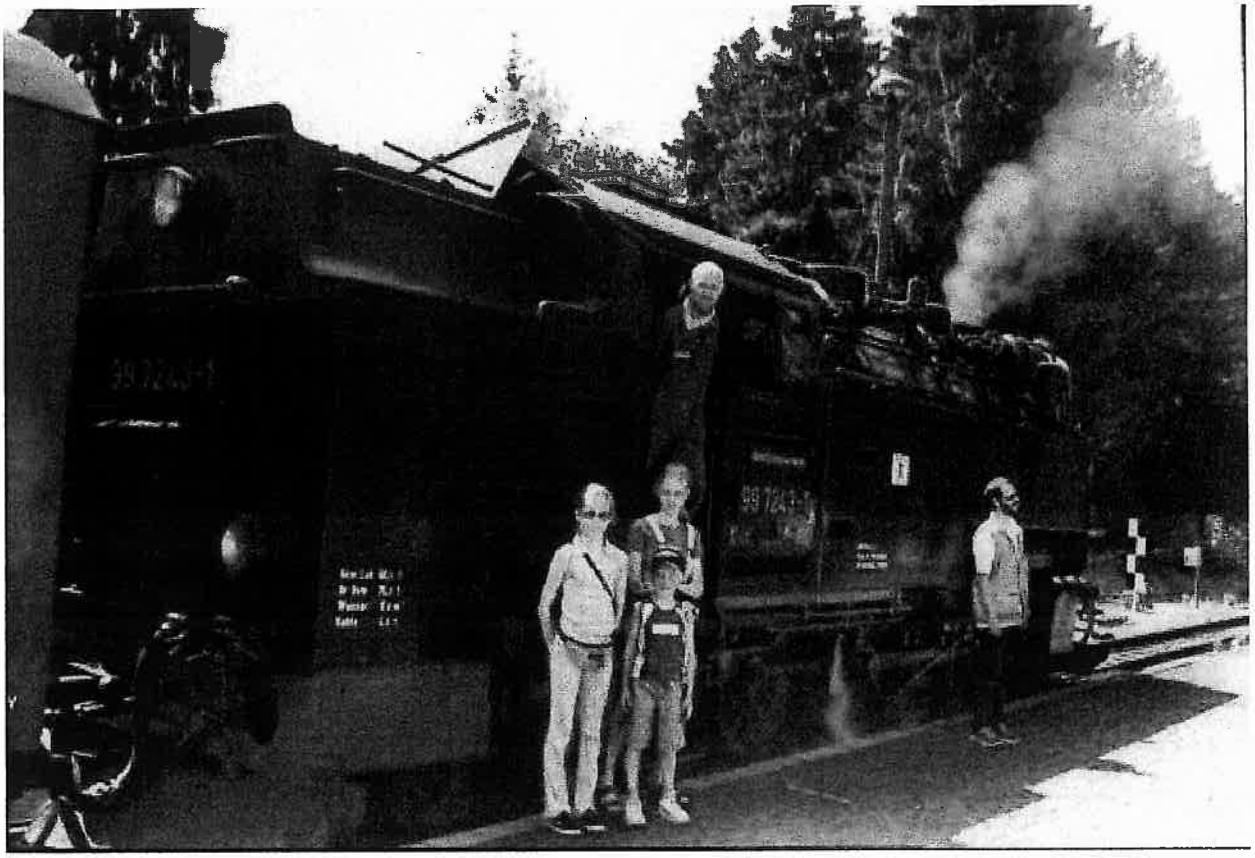
Rubeland; meerdere verlaten ertsgroeven zoals "Drei Kronen & Ehrt" in Elbingerode, "Lautenthals Glück" in Lautenthal, "Rabensteiner Stollen" in Ilfeld-Netzkater; verschillende glasblazerijen; een modelspoor tentoonstelling annex winkel in Lautenthal; een spoorwegmuseum in het oude station van Vienenburg.

Overal in de Harz zijn ook de heksen niet weg te denken uit het straatbeeld. Deze legende en traditie wordt er duidelijk in ere gehouden en kent zijn hoogtepunt op de "Walpurgisnacht". Dit is de nacht van 30 april naar 1 mei. Dan heersen (verklede) heksen en duivels over de streek. Dan rijdt ook een speciale, versierde trein naar de Brocken, de heksenberg.

Op "culinair" gebied zijn vooral de lekkere gerookte hammen en allerhande salami's bekend. Bij een droogje hoort een natje en hier vernoem ik dan het lekkere "Halleröder" bier en de "Schierker Feuerstein", een half bittere kruidendrank die uw maag weer "in de plooi" brengt, 's winters de kou verjaagt en ook in de zomer ijskoud niet te versmaden is.

Met deze smakelijke tip beëindig ik dan ook mijn reisverhaal. De diavoorstelling en de filmavond zal ik ongeveer gelijktijdig geven met het verschijnen van het septembernummer van ons boekje, wanneer het vroeg donker wordt. Zit je na de lezing van dit artikel nog met vragen over het aangesneden onderwerp, kom gerust eens langs voor meer uitleg.

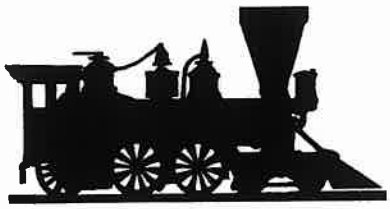




3. TENTOONSTELLINGEN EN RUILBEURZEN

14.09.02 - 15.09.02	Vorst 'Stoom leeft' (PTVF) in het park van Bempt steenweg op Neerstalle 323 B van 10 tot 18 u.
14.09.02 - 15.09.02	Bletchley (GB) tentoonstelling van 35 jaar "N Gauge Society".
21.09.02	Ruilbeurs 'Opendagen' in het Sas van Gent, Cultureelcentrum 'Speye' door de organisatie N -Train en sceneryclub Zeeuws-Vlaanderen inkom gratis van 10 tot 15 u.
21.09.02 - 22.09.02	Gosselies Expo en beurs in het Cultureel centrum reu Haute 1
22.09.02	Antwerpen beurs in het Fort van Merksem van 9 tot 13 u.
28.09.02	Stichting trein model ruilbeurs te Kapelle (Goes) NL, van 10 tot 15.30 u.
13.10.02	Antwerpse miniatuur ruilbeurs, Hangar 15, Cockerillkaai 50 te Antwerpen. Inkom 1,25 € van 9 tot 13 u.

treinexpo in model



23 Maart 03

NMBS-Goederenstation Veenakkerstraat te 9000 Gent

Modellenmarkt & ruilbeurs van 9u tot en met 13u te bezichtigen tot en met 16u

Gent - Zeehaven

Modeltreinen in werking en dit in echte ex - NMBS rijtuigen uit de jaren '30 en '50

Info tel: 09/ 228.85.21 & 0474/ 53.75.62

Modelbouw 't is een hobby

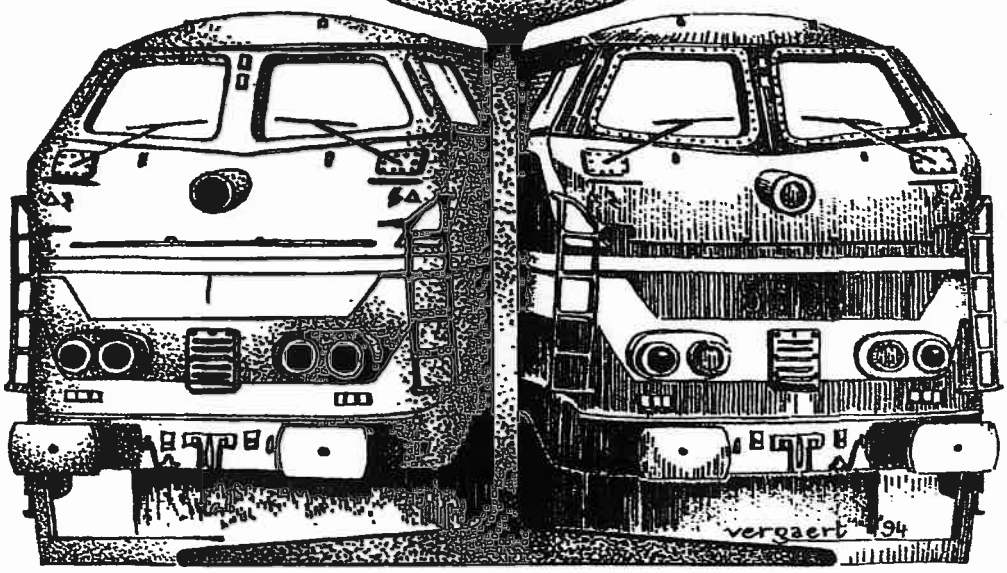
inkom 2 €

treinmodelbouw

e-mail: go-rail@planetinternet.be

Go

OPEN:
wo-do-vrijdag
14-20u.
zat. 9-18u.



tel.en fax 09/227.68.41

Henri De Sagherstraat 16 B-9031 Drongen

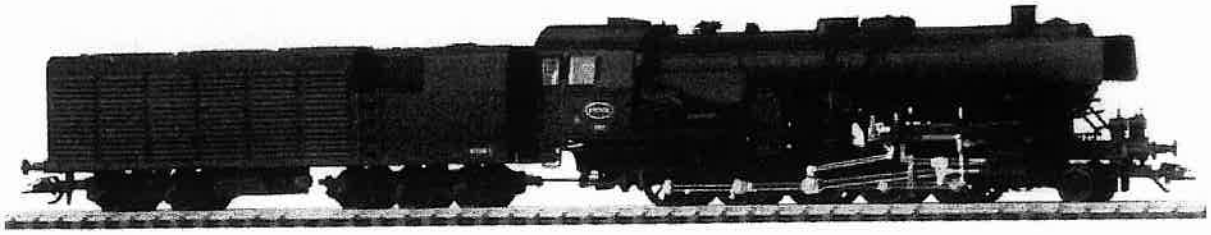
KLEIN MODELLBAHN
AUSTRIA

N.M.B.S. containerwagen «B-Cargo » € 38,40 (nu voorradig)

GO-RAIL

4. NIEUW OP DE MARKT

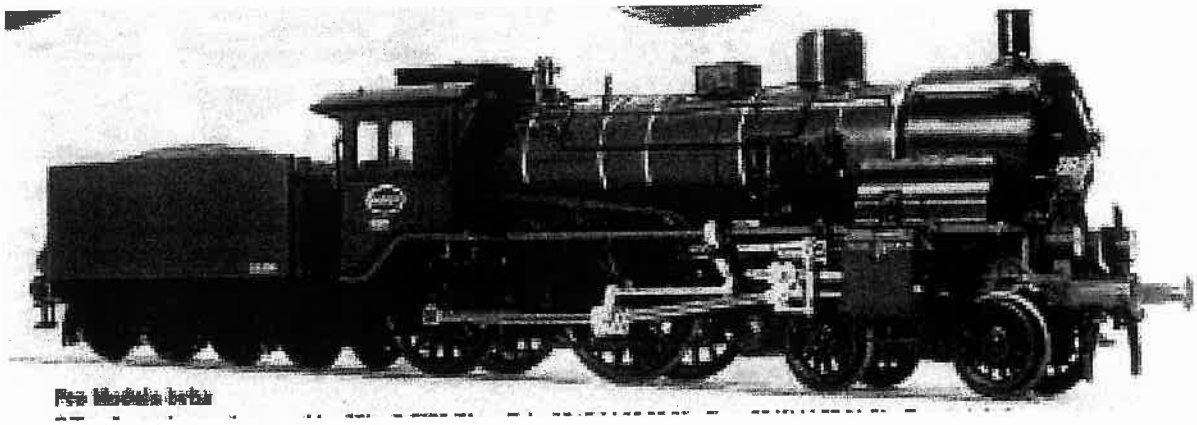
Märklin heeft een prachtige realisatie gedaan voor de Belgische markt, door het uitleveren van de schitterende stomer van het type 64 in spoor I. Een juweeltje. Kostprijs, ongeveer 1.300 €.
Dra zullen er nog Belgische nieuwigheden komen die het najaar zullen "kleuren". Een mooie kondenzlokomotief zal één van de vele zijn.



Voor de electrische lok van de reeks 22/23 met de bijhorende M 2-rijtuigen is het wachten tot eind dit jaar.

Brekina levert een mooie bus van de MIVB uit de jaren zestig.
Deze fabrikant is eveneens begonnen met het leveren van personenwagens, andere dan Duitse modellen uit deze periode, die destijds ons straatbeeld sierden.
De Peugeot 404 is één van velen.

Fleischmann brengt in beperkte oplage de stomer van de reeks 66. Een heel mooi model, maar nogal aan de dure kant. Ten opzichte van het origineel model (Pruisische stomer) werd er een meerprijs doorgerekend van ongeveer 75 €!
Fleischmann brengt al enkele jaren een Belgische stomer in beperkte oplage op de markt. Een zeer goed initiatief dat zeker en vast mag worden vervolgd.

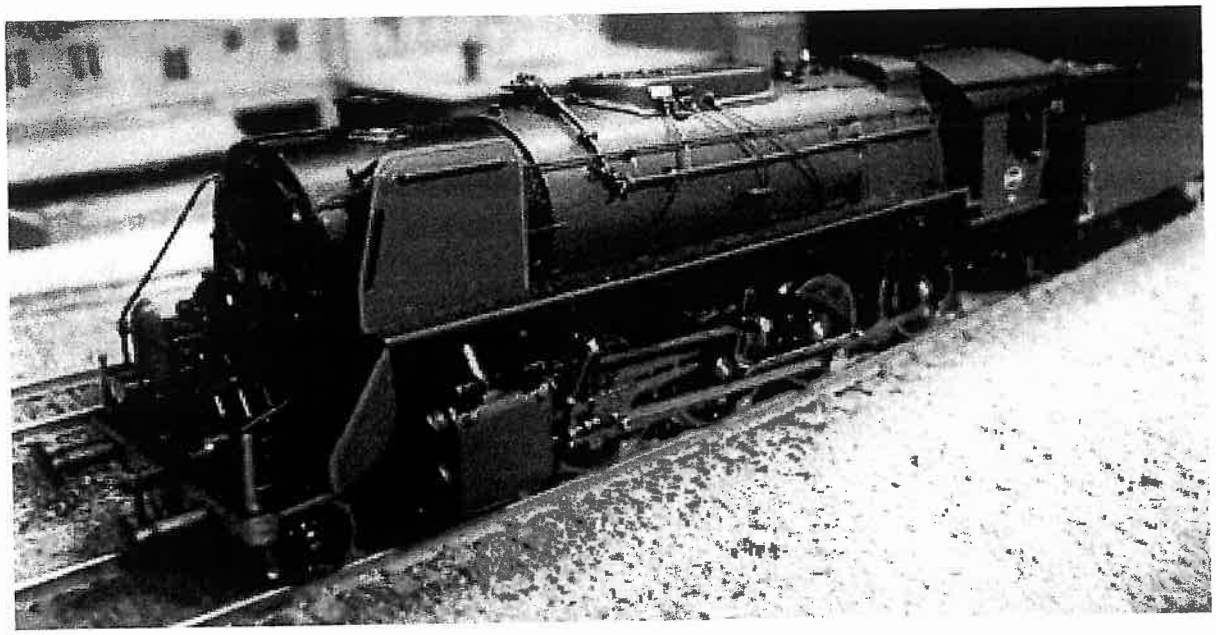


Herpa volgt de auto-markt op de voet. Zelfs een "face-lift" van een model wordt eveneens in het gamma van Herpa gevolgt, zoals de Mercedes A-klasse. Anderszijds zijn er ook type-varianten. Denk maar aan de Mini Cooper S.

LS Models is niet te stoppen. Het aangekondigde programma komt er daadwerkelijk. Enkel jammer dat niet alle modellen verkrijgbaar zijn bij alle handelaars.

Kibri heeft een reeks van Belgische huizen op ons losgelaten en zouden nu verkrijgbaar zijn.

Olaerts staat op het punt de reeks 29 op de markt te brengen en is reeds volop bezig met de voorbereiding van de electrisch treinstellen "Break". Wees er tijdig bij voor uw bestelling te plaatsen. Ieder nummer komt er in beperkte oplage. En wie wil er niet een model met als stelplaats Merelbeke?



Wiking brengt een Orenstein&Koppel graafmachine op rupsbanden en een laadschop van Liebherr op de markt evenals een reeks Mercedessen.

Een volledig overzicht geven was niet mogelijk, daar er nog verschillende leveranciers in verlof waren, bij het schrijven van dit artikel.

Verschillende nieuwigheden zullen in de etalage liggen in de loop van deze en volgende maanden, vaak onaangekondigd. We zullen voor alle zekerheid reeds een financiële reserve aanleggen, om een keuze te kunnen maken van al het mooie dat op komst is.

5. DE TREINEN IN 'T GROOT EN 'T KLEIN

5.1 Een Belgisch station in model

STATION OOSTAKKER I

In het vorige clubblad werd vermeld het station van Oostakker na te bouwen in HO . Vooraleer te beginnen met de eigenlijke bouw zijn wel wat voorbereidingen nodig .

Wat hebben we nodig voor de eigenlijke bouw ?

1. <u>MUURSTENEN IN 2 KLEUREN</u>
   Het station is gebouwd in gele gevelsteen en afgewerkt met rode sierwanden. De schouwen zijn met dezelfde gevelsteem gemetseld. Het is dus nodig om 2 verschillende soorten kleuren gevelstenen te maken. Om de juiste kleur van de gevelstenen te kennen heb ik bij de aannemer,die monenteel bezig is met de renovatiewerken aan het station, de 2 verschillende kleuren van de stenen gevraagd.
   De platen gevelsteen moeten dun aangemaakt worden (2 tot max.3 lagen ; zie later) omdat ze later geplakt moeten worden op stevig karton (0,8mm) en omgeplooid moeten worden rond de venster-en deuropeningen. Eén plaat van de rode siersteen moet dikker worden gemaakt (5 tot 6 lagen ; zie later) om de sierranden rond de schouwen te bevestigen.

2. ARDENSE STEEN
Vanaf de grond tot ongeveer 1m hoogte heeft men het station voorzien van Ardense steen. Deze is in grijze kleur. De aanmaak van deze platen moet dezelfde dikte hebben als de platen van de gevelsteen (2 tot 3 lagen) omdat deze moeten aansluiten aan de gevelsteen.

3. SIERBOGEN ROND VENSTERS EN DEUREN
Ze bestaan uit rode gevelsteen afgewerkt met blauwsteen. In ons miniatuur zullen we ze aanmaken in de kleur van de rode gevelsteen. Achteraf wordt de blauwsteen bijgeschilderd.

4. SIERRECHTHOEKEN BOVEN DE VENSTER
Worden aangemaakt in rode gevelsteen. In sommige sierrechthoeken komt de naam van het station in witte letters op blauwe achtergrond. De overige sierrechthoeken zijn betegeld met blauwwitte siertegels. De naam « OOSTAKKER » en de blauwwitte siertegels worden met een PC gemaakt en geprint.

5. DORPELS EN VENSTERBANKEN
Het station is voorzien van dorpels en vesterbanken uit blauwsteen. We zullen ze maken uit karton van ongeveer 0.5mm dikte en blauwgrijs schilderen.

6. HET DAK
Dit is een moeilijke zaak. De spoorkant van het gebouw had zwarte pannen,de straatkant daarentegen had rode pannen . Gezien de gele gevelsteen stel ik voor het ganse gebouw te voorzien van zwarte pannen . De pannenplaten mogen een tikeltje dikker aangemaakt worden. Bij de uitloop van de pannen in de goot mag immers de dikte van de pannen zichtbaar zijn. (3 tot max.4 lagen ; zie verder)
HIERMEE IS DE « RUWBOUW »DOORLOPEN

7. VENSTERS EN DEUREN
Waren geschilderd in vaag blauw en wit. Hier kunnen we onze persoonlijke inbreng geven. Op de gele gevelsteen passen misschien de volgende kleuren : rood,blauw,groen,grijs of wit. De vensters en deuren worden liefst zo dun mogelijk aangemaakt, doch is enige dikte wel noodzakelijk om de nodige sterkte te verkrijgen. Een dikte van 3/4mm is een mooi compromis.

8. DE AFWERKING
De brede goten worden uit karton gemaakt en de kant van de zink grijs geschilderd. De houten planken van de goot schilderen we in dezelfde kleur als de deuren en vensters. De ankers kunnen zelf gemaakt worden uit fijn kabbelleringsdraad en worden dan zwart geschilderd . De afvoerpijpen vervaardigen we van dikke draad .

Van de Dampuurte naor Sint-Pieters, gaon en kiere.

Jaren terug kon ik te Gentbrugge-Centraal uit een stapel oud papier enkele delen van spoorplannen recupereren. Er werd toen reeds gerecycleerd. Samengevoegd bleek het een schematisch seininrichtingsplan (SSP) uit 1965 van de lijn 58 tussen Gent-Dampoort en de vertakking Noord driehoek Ledeberg (Moscoubrug).
De bladzijden 1,2 en 3 samen geven ongeveer 3 km spoor weer.

Op blad 1 (Gent-Dampoort en Gent-Oost) vinden we de seinen terug bediend door blokpost 5. Deze blokpost bevond zich ongeveer ter hoogte van het kruispunt Heernislaan –Kasteellaan.

De mechanische seinen zijn van het twee standenstelsel (0 en 45°), herkenbaar aan het seinsymbool met bolletje. Sein D5 en N5 hebben beiden een rood pallet en een paars rangeersein. De maximum snelheid op het baanvak was beperkt tot 60 km/u.

Onmiddellijk na het verlaten van Gent-Dampoort, komen we aan overweg 9 (Forelstraat) en de halte Gent-Heirnis. Na de beide Schelde bruggen komen we op grondgebied Gentbrugge aan sein B6 voorzien van een rood pallet en een geel waarschuwingssein dat niet kan bedient worden.

Net na de wissel blokpost 6 en overweg 8 (Kerkstraat), de voetgangersbrug (passerelle) over het spoor en dan het station Gentbrugge-Noord. Een klassiek station met trapgevel. In het station, overweg 7 (Burvenichstraat). De seinen van blok 6 zijn eveneens van het twee standenstelsel.

Na sein C7 met rood pallet een geel waarschuwingssein volgt overweg 6 (nu Land van Rodelaan, voorheen Maderstraat). Vervolgens overweg 5 (Brusselsesteenweg) en het station Gentbrugge-Zuid met blokpost 7 en de brug van Gentbrugge-Arsenaal.

Het station Gentbrugge-Zuid was vroeger eveneens een gebouw met trapgevel. Na WO II werd dit vervangen door een moderner gebouw. Een snelheidsbeperking tot 40 km/u en dan het richtingssein R7. Sein R7 was een kandelaar met twee gelijke armen.

De linkse arm was voorzien van een rood pallet en een geel waarschuwingssein. Het liet de rit toe naar links richting Merelbeke blok 29. De rechtse arm had enkel een rood pallet en liet de rit toe naar rechts naar blok 30 richting Gent-Sint-Pieters.

De seinen van blokpost 7 zijn van het drie standenstelsel (45° en 90°). Moscoubrug was toen reeds in gebruik, ter vervanging van de beide wegen in de Gontrodestraat.

Blok 30 was gelegen op lijn 50 en bevond zich te Ledeberg ter hoogte van het tunneltje. Het bediende de wissels en seinen van de Vertakking West driehoek Ledeberg (wisselcomplex onder E17). Dan ging het rechtuit naar Sint-Pieters waar de inrit bediend werd door blok 35 (kant Merelbeke).

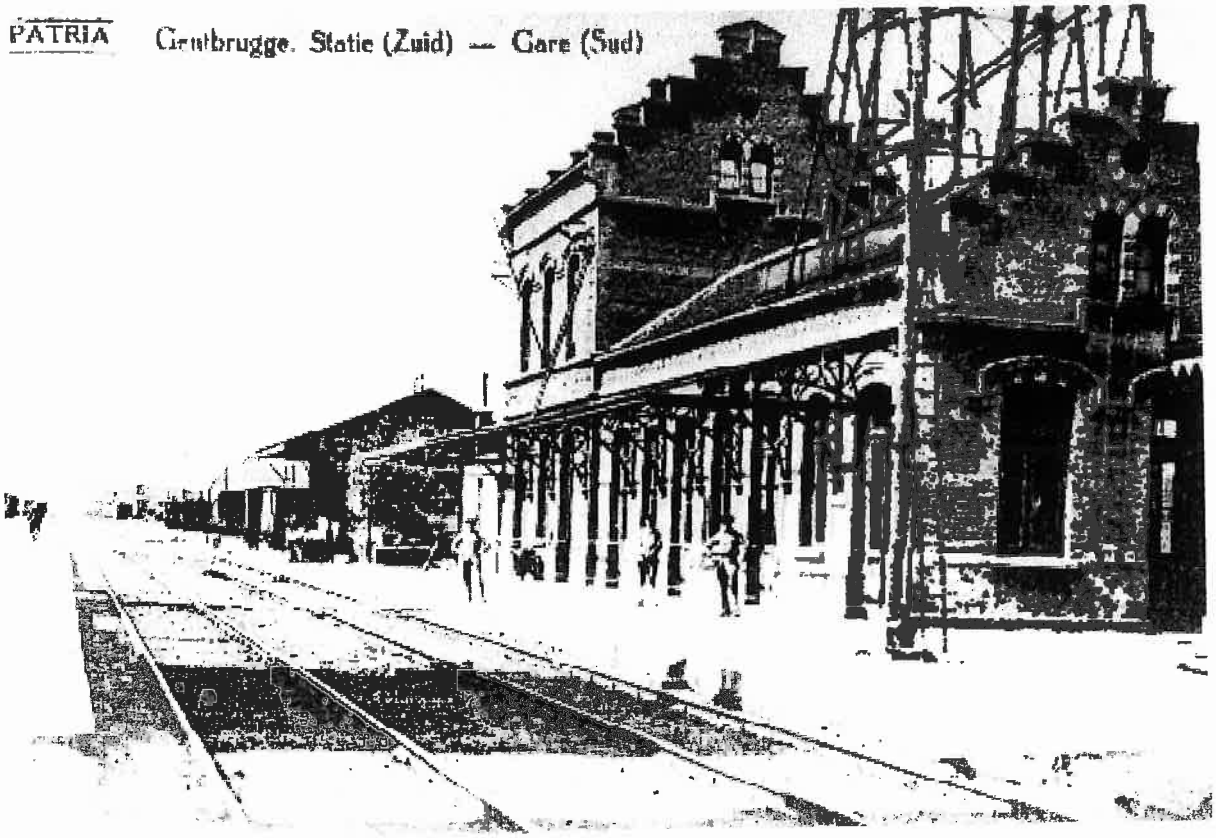
De terugrit vangen we aan op Gentbrugge ter hoogte van Moscoubrug.
Sein S7 is voorzien van een rood pallet en kan opengezet worden op 45° en op 90° (volgend sein eveneens open). Vervolgens een snelheidsbeperking tot 60 km/u. Dan het station Gentbrugge-Zuid met blokpost 7. Het bord MR geeft het uiterste punt aan tot waar mag gerangeerd worden voor de bediening van de goederenkoer. Dan overweg 5 en sein D7 voorzien van een rood pallet (45° en 90°). Overwegen 6 en 7 en station Gentbrugge-Noord.

Na het vertrek ontmoeten we sein A6 voorzien van drie paletten met bol. Bovenaan een rood pallet, dan een geel waarschuwingssein dat niet kan bedient worden en een paars rangeersein. Een nagenoeg identiek sein was tot voor 2 jaar nog te zien te Florenville tussen Bertrix en Virton.

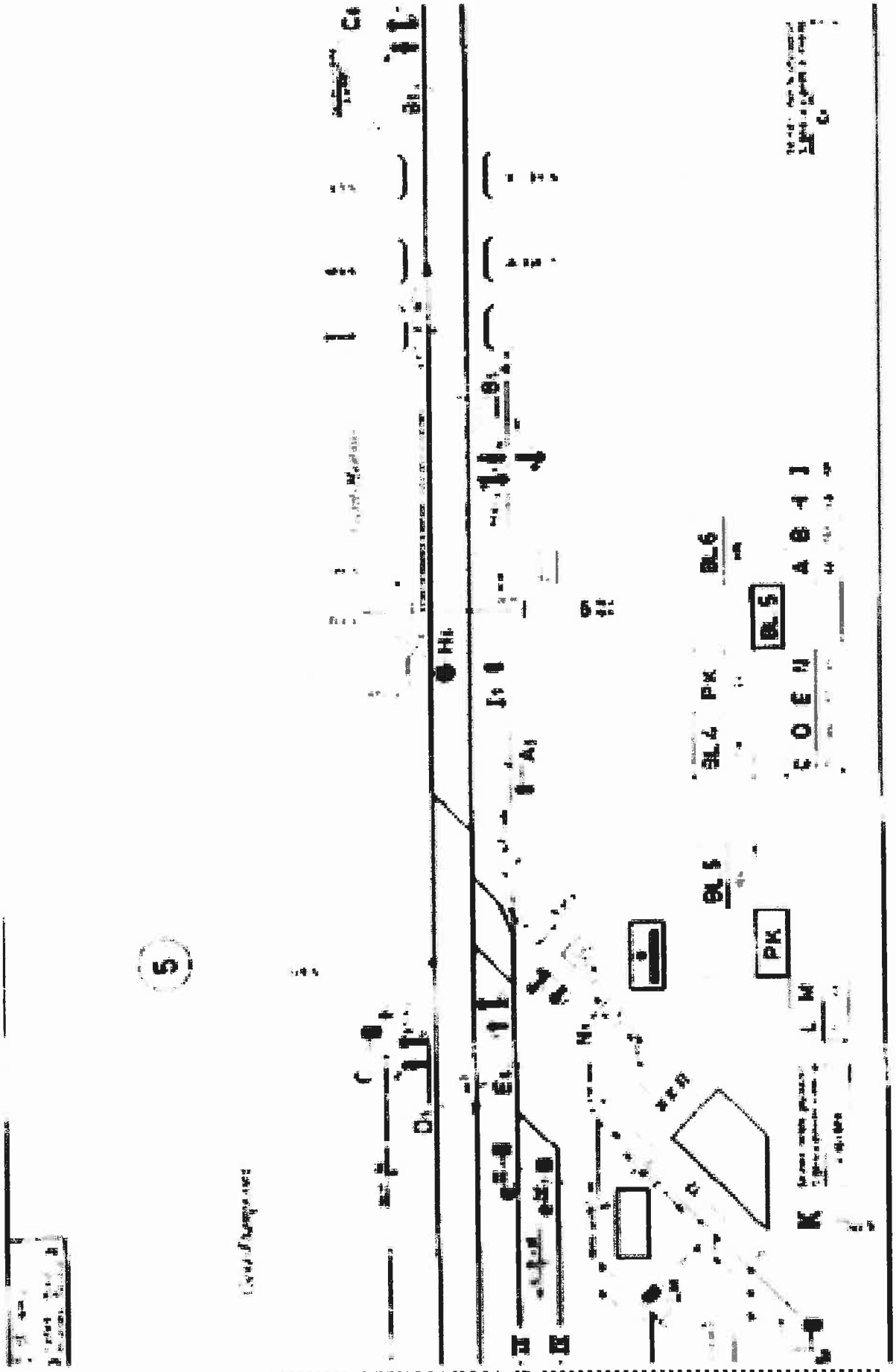
Het rangeersein laat rangeren toe op sporen 3 en 4. Na de voetgangersbrug volgt overweg 8 en blokpost 6. Na de Schelde bruggen komen we aan richtingssein B5. Sein B5 is een kandelaar met ongelijke armen. De rechtse (lange) arm is voorzien van een rood pallet (0 en 45°) en een geel waarschuwingssein dan niet kan bediend worden.

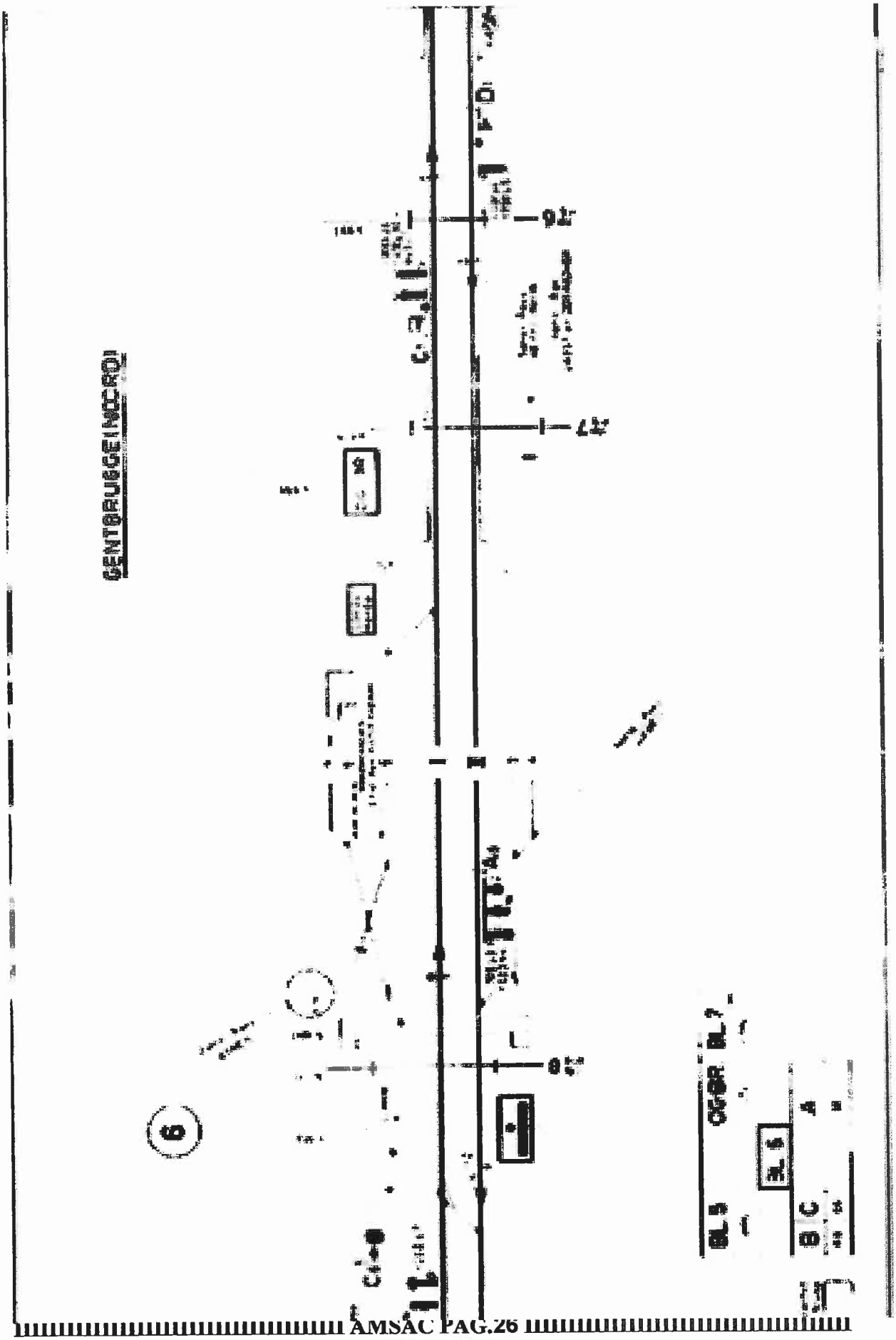
Deze seinarm laat de inrit toe naar Gent-Dampoort spoor II. De linkse (korte) seinarm heeft enkel een rood pallet en laat de inrit toe naar Gent-Dampoort spoor II

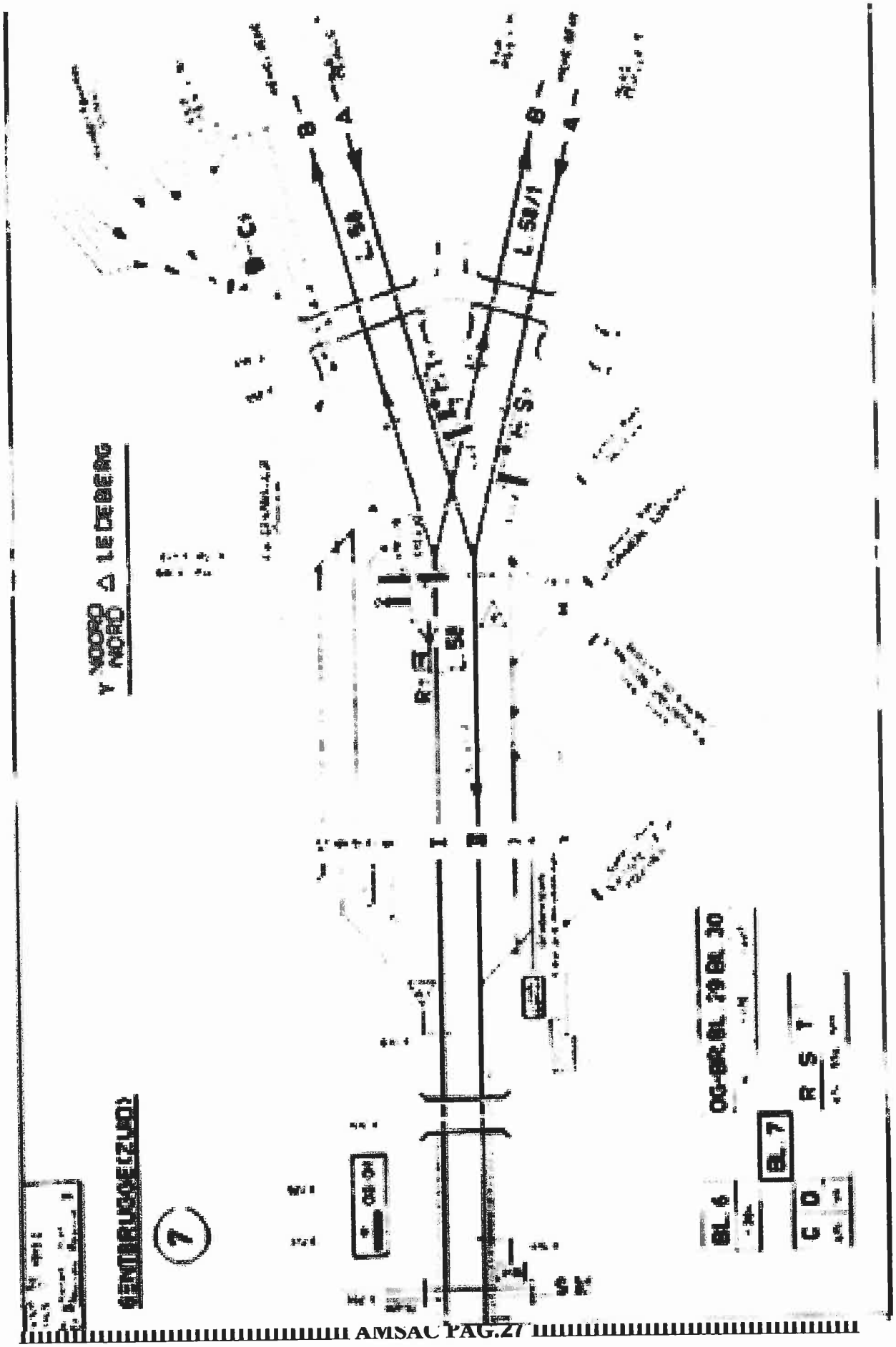
en IV of naar Gent-Oost post K. Na het passeren van blokpost 5 volgt de inrit in het station.



Station uit vervlogen tijden, Station Gentbrugge Zuid.


5
BL6
BL5
PK
BL4
PK
BL5
PK
K


GENTBRUGGEN(MCRD)
6
BL 5
OGBR
BL 7
BC
A


VOORO NORD
LE DEBERG
BL. 7
BL. 6
BL. 30

6. DOOR ONS GELEZEN

Aangepaste dienstregeling in oktober en november 2002 wegens verbouwingswerken aan de lijn

Wegens verbouwingswerken aan het eerste gedeelte van de Britse hogesnelheidslijn CTRL (Channel Tunnel Rail Link), zal Eurostar slechts een beperkte dienst kunnen verzekeren gedurende een aantal weekends in oktober en november.

Overzicht van de wijzigingen in de dienstregeling:

- Op zaterdag 2 november zal er geen enkele Eurostar-trein rijden.
- Tussen zaterdagmiddag 23 november en zondagmiddag 24 november zal er geen enkele Eurostar-trein rijden.
- Gedurende de weekends van 12-13 oktober, van 9-10 en van 16-17 november zullen slechts een aantal Eurostar-treinen rijden tussen Brussel en Londen en tussen Parijs en Londen. Bovendien zullen deze treinen niet op de gebruikelijke tijdstippen rijden.

Aan reizigers die op deze data met Eurostar wensen te reizen, wordt aangeraden om nauwlettend de vertrektijd van de trein te checken en eventueel met de NMBS contact op te nemen op het nummer 02/528 28 28.

Deze werkzaamheden zijn absoluut noodzakelijk voor de bouw van de Britse hogesnelheidslijn. Ze vinden plaats gedurende de weekends om de vele pendelaars in de regio Kent die de regionale treinen gebruiken niet te benadelen. Wij wensen ons bij voorbaat te verontschuldigen voor het ongemak dat deze dienstwijzigingen aan onze reizigers kunnen berokkenen. Door deze wijzigingen tijdig aan te kondigen hopen we dat onze reizigers de mogelijkheid zullen hebben om de nodige maatregelen te treffen.

De nieuwe Britse hogesnelheidslijn zal een aanzienlijke tijdswinst betekenen voor de Eurostar reizigers. Door de opening van het eerste baanvak van de CTRL in de herfst van 2003 zal de reistijd tussen Brussel en Londen worden verminderd tot 2 uur 25 minuten. De reistijd tussen Parijs en Londen zal dan 2 uur 35 minuten bedragen. Wanneer in 2007 het tweede baanvak van de hogesnelheidslijn klaar zal zijn, wordt de reisduur verder ingekort tot 2 uur op Brussel-Londen en slechts 2 uur 15 minuten op Parijs-Londen.

Voor het eerst zullen de Eurostar-treinen in Groot-Brittannië aan een snelheid van 300 km/u rijden. Het eerste baanvak van de hogesnelheidslijn zal lopen van het einde van de Kanaaltunnel tot Fawkham Junction in Kent.

Zoals de vorige jaren, zullen er geen Eurostar diensten zijn op 25 december 2002. Dit staat echter los van hogervernoemde verbouwingswerken.

Treinen naar de kust: balans voor juli

In de loop van de maand juli namen ruim 645.000 personen de trein naar de kust, en dit ondanks het wisselvallige weer. Verleden jaar spoorden in juli 715.000 dagjesmensen naar zee, nog een jaar eerder waren het er slechts 525.000 (ook in 2000 was juli een druilerige maand).

Het weekend van 27 en 28 juli was het mooiste weekend van de maand: toen stapten 74.000 toeristen in een van de kuststations af. Opnieuw toont dit aan dat bij zonnig weer de trein richting kust zeer goed bezet is.

De NMBS past trouwens haar dienstregeling aan om haar klanten voldoende plaats te bieden en in zo comfortabel mogelijke omstandigheden naar hun kustbestemming te laten sporen.

In de zomermaanden wordt de capaciteit van bepaalde treinen naar de kust verhoogd, voor sommige treinen wordt de rit verlengd tot een kuststation. Dagelijks rijden eveneens tientallen toeristische treinen van en naar de Blankenberge, Knokke, Oostende en De Panne. En wanneer het bijzonder mooi weer is en er meer mensen dan normaal de trein willen nemen, kan de NMBS nog beslissen bijkomende treinen in te zetten.

Opnieuw was Blankenberge in juli de populairste kustbestemming, met 192.000 afstappende reizigers. Oostende ontving er 263.000, maar is geen typisch toeristisch station, want is het hele jaar door het belangrijkste kuststation. Daarna komen Knokke (68.000), De Panne (48.000), Zeebrugge (34.000), Heist (18.000) Koksijde (12.000) en Veurne (10.000).

Nieuw stationsgebouw en -omgeving voor Mol

Vanaf deze maand starten de ruwbouwwerken voor een nieuw stationsgebouw in Mol.

Op de plaats waar nu de bushaltes en de parkeerplaats voor het personeel liggen, komt een modern gebouw van twee verdiepingen met boogvormig dak. Een ruime ontvangsthal met twee loketten, zitbanken en een stationsbuffet zorgen voor het eigentijdse onthaal van de reizigers. Door een overdekte galerij kunnen reizigers bij regenweer op comfortabele wijze vanuit het station de voetgangerstunnel bereiken. Onder de luifel staat een diefstalveilige stalling voor 200 fietsen ter beschikking. Bij het ontwerp werd overal rekening gehouden met klanten met een beperkte mobiliteit.

De ruwbouw vergt ruim 1,122 miljoen euro. De bouwfirma DCA uit Beerse moet volgende zomer klaar zijn met de opdracht. Aansluitend start de afwerking die een jaar vergt. Daarna kan het oude stationsgebouw verdwijnen.

In het voorjaar 2003 start de heraanleg van de Molse stationsomgeving. De partners in dit project, de gemeente, De Lijn en de NMBS, leggen de nadruk op een vlotte doorstroming. Op het Statieplein is er plaats voor zes bussen. Aan de andere zijde van het nieuw stationsgebouw staat een autoparking ter beschikking en voor het gebouw is er een *kiss en ride* strook. Met groen en zitbanken moet het aangenaam vertoeven worden op het plein. De firma Geys uit Dessel krijgt een half jaar om deze opdracht uit te voeren.

De heraanleg van de perrons en de sporen is het derde projectonderdeel. Hogere perrons zorgen voor een vlotter in- en uit de trein stappen. Dankzij de langere perrons kunnen er tijdens de spitsuren ook langere treinen in Mol stoppen. Een nieuwe centraal gelegen voetgangerstunnel zorgt voor de vlotte bereikbaarheid van de perrons.

Een maquette geeft de klanten in het station een idee hoe het geheel er in de toekomst zal uitzien.

Laatste rechte lijn voor de hogesnelheidstrein
Testritten gaan van start

De hogesnelheidslijn tussen Leuven en Luik wordt op 15 december 2002 in dienst genomen. De werken van burgerlijke bouwkunde en de aanleg van de sporen, de bovenleiding en de spoorweguitrusting zijn ondertussen volledig achter de rug. Een aantal statische testen (bijvoorbeeld de bediening van de wissels) vonden ook reeds plaats.

Maandag 29 juli werd de vaste tractie-installatie (tractie-onderstation), die elektriciteit aan de nieuwe lijn zal leveren, onder spanning gezet. De bovenleiding zelf wordt in principe donderdag 1 augustus onder spanning gezet. Daaruit volgt dat de omwonenden de veiligheidsregels die inherent zijn aan het bestaan van een elektrische spoorlijn nauwgelet moeten respecteren.

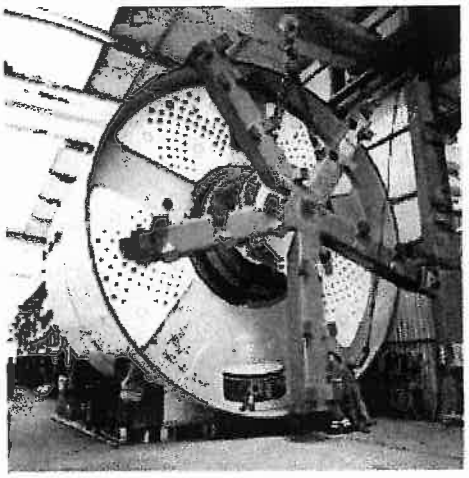
Een eerste reeks, nog steeds statische, testen gedurende ongeveer drie weken tijd heeft tot doel te checken of alle elektrische uitrusting naar behoren werkt. Vervolgens, tussen 19 augustus en eind september, staan de eerste testritten op het programma: eerst zijn de testritten aan de beurt met een binnenlandse trein die tot 220 km/h versnelt, dan klimt een hst-stel tot 330 km/h.

Aan het einde van de testperiode zal de NMBS een dossier indienen bij het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur om de toelating te krijgen om de lijn in dienst te nemen, voor beide types van treinen.

Na 1 oktober zijn tien weken opleiding gepland om de treinbestuurders tot in de puntjes vertrouwd te maken met de lijn.

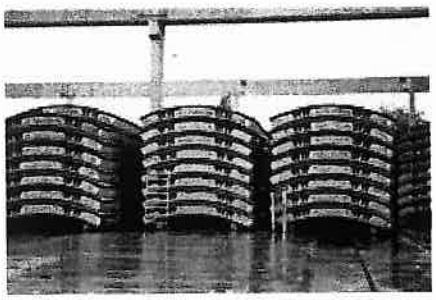
Boorschild voor de spoortunnel komt aan in Antwerpen

Vannacht gebeurt een eerste transport door Antwerpen van onderdelen van de tunnelboor-machine die zal worden gebruikt voor de aanleg van de twee tunnelkokers onder de stad. De machine kwam eerder vandaag per schip uit Oostenrijk toe in het Asiadok. Over de weg worden de onderdelen naar de bouwput aan de Viséstraat vervoerd. In de loop van de week volgen er nog meer transporten, negen in totaal. Na het neerlaten van de onderdelen in de bouwput en het monteren van de machine start vanaf oktober 2002 het eigenlijke boren van de eerste koker richting Astridplein. De tunnel onder het station Antwerpen-Centraal is sinds eind vorig jaar al klaar, maar weldra kunnen de echte tunnelwerken beginnen.



Belcam Productions

De tunnels die onder de stad worden geboord, hebben een binnendiameter van 7,3 meter en een buitendiameter van 8 meter. De treinen zullen vanaf midden 2006 op een diepte van gemiddeld 18 meter via de tunnel onder de stad doorrijden richting noorden van Antwerpen en omgekeerd. De twee enkelsporige tunnelkokers van 1200 meter lengte zullen zowel worden gebruikt voor binnenlands als voor internationaal treinverkeer, maar nooit voor goederentransport. Met de bouw en het boren van dit gedeelte van de noord-zuidverbinding is een investering gemoeid van 69,30 miljoen euro.



In totaal worden 13 000 tunnelsegmenten gebruikt voor de wanden van de tunnelkokers.

Het project noord-zuidverbinding

De NMBS werkt sinds mei 1998 aan de aanleg van de noord-zuidverbinding. Dit is een nieuwe spoorverbinding tussen Antwerpen-Berchem en Luchtbal, met onder andere een spoortunnel van 3,8 km lengte tussen Antwerpen-Berchem en het Damplein. Dankzij de noord-zuidverbinding kunnen de treinen vanaf 2006 rechtstreeks onder de stad richting noorden van Antwerpen en omgekeerd sporen.

Wanneer de treinen de tunnel verlaten ter hoogte van het Damplein rijden ze op een nieuwe spoorlijn richting Groenendaallaan waar het nieuwe station Antwerpen-Luchtbal komt. Verder kunnen de treinen gebruik maken van de nieuwe hogesnelheidslijn langs de autosnelweg E19 Antwerpen-Breda.

Met de aanleg van de Antwerpse noord-zuidverbinding verdubbelt de capaciteit van het station. Niet alleen de binnenlandse treinen, maar ook de internationale treinen en hst's zullen gebruik maken van de noord-zuidverbinding. Bovendien kan er rond Antwerpen een heus voorstadsnet worden uitgebouwd. Op die manier draagt de NMBS haar steentje bij tot het verbeteren van de Antwerpse mobiliteit.

Tracé van de spoortunnel

De aanleg van een spoortunnel biedt heel wat voordelen in vergelijking met de constructie van een bovengrondse spoorlijn: zo gebeuren alle onteigeningen ondergronds, behalve twee woningen aan de Nachtegaalstraat waar er een evacuatie-uitgang komt. Bovendien spelen de werken zich onder de grond af, waardoor de werfhinder bovengronds beperkt blijft. Op het Koningin Astridplein worden de twee geboorde tunnelkokers met het ondergrondse spoorcomplex verbonden.

De twee kokers voor de spoortunnel hebben een lengte van elk 1200 meter. Ze vertrekken aan het premetrostation Astrid en lopen verder onder het Astrid Park Plaza-hotel, de Chinese supermarkt, de overdekte markt en een parkeergarage in de Van Schoonhovenstraat. Vervolgens worden de Lange Beeldekensstraat en de premetro-koker Astrid-Elisabeth gekruist. Het tracé kruist vervolgens de Muizenstraat en loopt verder langs de Dambruggestraat. Verder kruist het tracé de Spoorstraat, Nachtegaalstraat, Richardstraat, Diepestraat en Klipstraat. Het traject buigt verder af richting noorden en doorkruist de Van Kerckhovenstraat, Geraniumstraat, Everaertstraat, Biekorfstraat, Oranjestraat, Sint-Jobstraat en Viséstraat. Ten noorden van de Viséstraat bevindt zich de bouwput van waaruit er richting Astridplein twee tunnelkokers zullen worden geboord.

Aan het begin van het Damplein komen de twee tunnelkokers bovengronds. De sporen blijven nog wel ondergronds tussen de woningen en het voormalige stationsgebouw Antwerpen-Dam. Voorbij het stationsgebouw eindigt de tunnel en klimt de spoorlijn naar het niveau van de huidige spoorlijn Antwerpen-Essen (lijn 12).

Van april tot juli 2002 zijn vanuit de persput in de Viséstraat een twintigtal buizen geperst onder de huizen, om hun stabiliteit tijdens de tunnelwerken te verzekeren.

Persen van het buizendak Viséstraat - Sint-Jobstraat

Om de werken op een vlotte en efficiënte manier uit te voeren, gebeurt de aanleg van de spoortunnel Astridplein-Damplein in verschillende fasen. Naast een aantal voorbereidende werken werden er van september 2001 tot april 2002 een aantal funderingswerken uitgevoerd voor de realisatie van de bouwput van het boorschild in de Viséstraat. Maar vooraleer de eigenlijke tunnelwerken onder de stad echt konden starten, werd er eerst een buizendak geperst onder de huizen van de Viséstraat naar de Sint-Jobstraat.

Het buizendak verzekert de stabiliteit van de huizen tijdens de uitvoering van de tunnelwerken. Het is 70 meter lang en 30 meter breed. Het persen van de buizen gebeurde buis na buis. In totaal werden 21 buizen geperst. Het boren van al deze buizen gebeurde 24 op 24 uur. Ondertussen compenseerden cementinjecties eventuele zettingen.

De werken voor het persen van het buizendak zijn gestart in april 2002 en onlangs voltooid. Dit was sneller dan gepland. Nu deze fase achter de rug is, worden de bouwputten in de Viséstraat en de Sint-Jobstraat gedicht en de straten opnieuw aangelegd.

De werken op het Damplein

Met de keuze voor een spoortunnel zullen de werken zich vooral onder de grond afspelen waardoor de werfhinder beperkt blijft. Op het Damplein is er echter wel een werf nodig voor de afwerking van de tunnel bovengronds. De werken veroorzaken ook een wijziging van de verkeerssituatie op het plein.

Eind 2002 worden er een aantal voorbereidingswerken op het Damplein uitgevoerd. Vanaf januari 2003 wordt de tunnel hier in open bouwsleuf aangelegd, die later wordt overdekt. De aanleg van de gesloten toegangshelling gebeurt in twee fasen om een permanente doorgang voor het verkeer te garanderen en de nutsleidingen te verplaatsen. Tijdens die fasen worden de twee ondergrondse tunnelkokers (Viséstraat) verbonden met de bovengrondse koker (Damplein), waarin de latere sporen voor de noord-zuidverbinding zullen worden aangelegd.

Heraanleg van het Damplein en het spoorwegemplacement

De treinen komen bovengronds ter hoogte van het Damplein. De tunnel wordt geïntegreerd in het plein dat volledig opnieuw zal worden aangelegd. De heraanleg van het Damplein maakt deel uit van een internationale stedenbouwkundige wedstrijd die rond de nieuwe bestemming van het spoorwegemplacement wordt georganiseerd.

Voorbij het stationsgebouw Dam klimt de spoorlijn van de noord-zuidverbinding naar het niveau van de huidige spoorlijn Antwerpen-Essen (lijn 12). De spoortunnel wordt geïntegreerd in het Damplein dat een metamorfose ondergaat met nadruk op een groene zone en verkeersvriendelijke oplossingen. De heraanleg van het plein start midden 2004. Eind 2005 zal het nieuwe Damplein voltooid zijn.

NMBS zoekt naam voor boorschilden

In de bouwwereld is het de gewoonte om speciaal gebouwde machines een naam te geven. Zo werd ook het boorschild dat wordt gebruikt bij de aanleg van de tunnel onder "het groene hart", tussen Rotterdam en Den Haag, gedoopt met de naam "Aurora".

De NMBS zoekt ook naar een gepaste naam voor de twee (een per koker) boorschilden die voor de Antwerpse tunnel zullen worden gebruikt. Ideeën zijn welkom per mail (frederic.petit@nmbs.be) of per post (NMBS, Infolokaal noord-zuidverbinidng, Koningin Astridlaan 27, 2018 Antwerpen).

Tijdens het officiële startschot van de boorwerkzaamheden eind september wordt de naam bekendgemaakt, in aanwezigheid van de creatieve geest.

De tunnelboormachine in cijfers

Lengte tunnelboormachine
60 meter
Lengte boorschild
9 meter
Totaal gewicht tunnelboormachine
680 ton
Diameter snijrad tunnelboormachine
8,27 meter
Totale hoeveelheid gebruikt beton
56.500 m³

Overzicht van de werken

De werken voor de aanleg van de noord-zuidverbinding zijn gestart in mei 1998. Midden 2006 is de noord-zuidverbinding klaar en is het station Antwerpen-Centraal volledig vernieuwd. Hieronder volgt een overzicht van de belangrijkste werken voor de aanleg van de spoortunnel Astridplein-Damplein.

Viséstraat

Uitgevoerde werken :

Voorbereidende werken in omgeving Viséstraat
Begin mei 2001 - Eind augustus 2001

Vertrekschacht boorschild : funderingswerken op werf Viséstraat
September 2001 - April 2002

Bouwputten in Viséstraat + Sint-Jobstraat

Begin januari 2002 - Eind september 2002

Persen buizendak Viséstraat - Sint-Jobstraat
Begin april 2002 - begin juli 2002

Toekomstige werken :

Boren van de 1ste tunnelkoker Viséstraat - Astridplein Begin
oktober 2002 - Eind april 2003

Boren van de 2de tunnelkoker Viséstraat - Astridplein
Begin juli 2003 - eind januari 2004

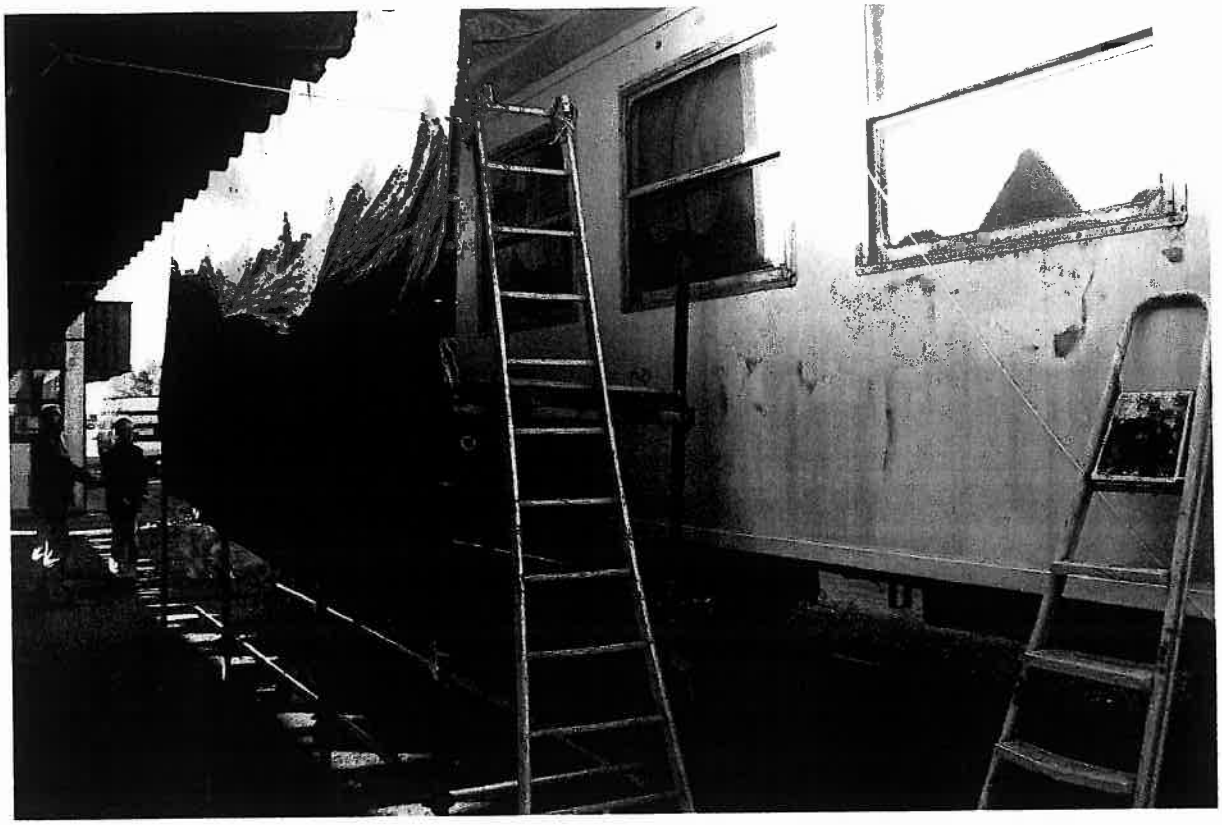
Damplein

Voorbereidende werken op het Damplein
December 2002 - Januari 2003

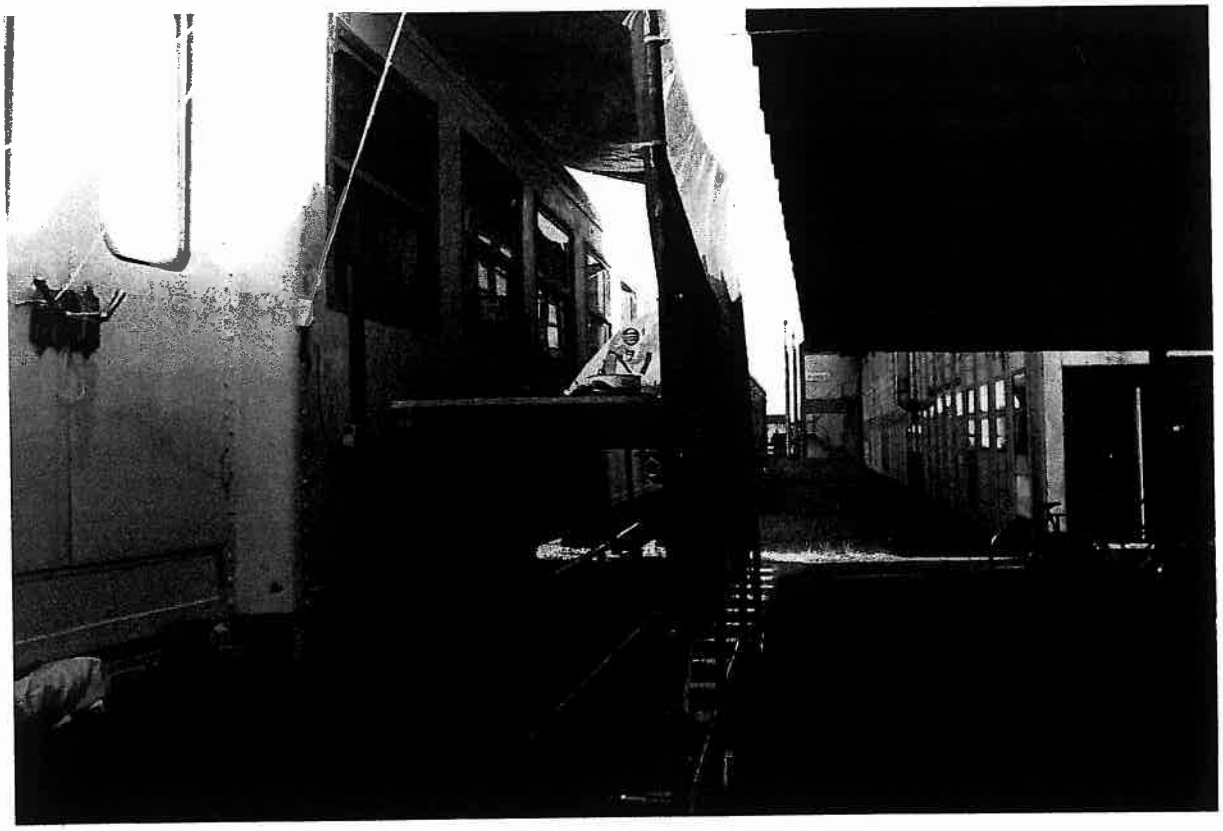
Werken op het Damplein in gesloten toegangshelling
Januari 2003 - Mei 2004

Heraanleg van het Damplein
Juni 2004 - Eind 2005

7. AKTIVITEITEN IN DE CLUB IN BEELD



Schilderwerken aan het K3b rijtuig fase 1. De stelling is geplaatst en afdekzeil opgegangen de werken kunnen beginnen.



Schilderwerken aan het K 3 b rijtuig fase 1. Het schuren en plamuren is aangevat.

Schilderwerken aan het K 3 b rijtuig fase 1 is afgerond. De stelling voor fase 2 staat klaar.