



RAIL-REVUE

kwartaalblad voor spoor-, tram- en bushobby
met actualiteiten, geschiedenis, techniek en verenigingsnieuws



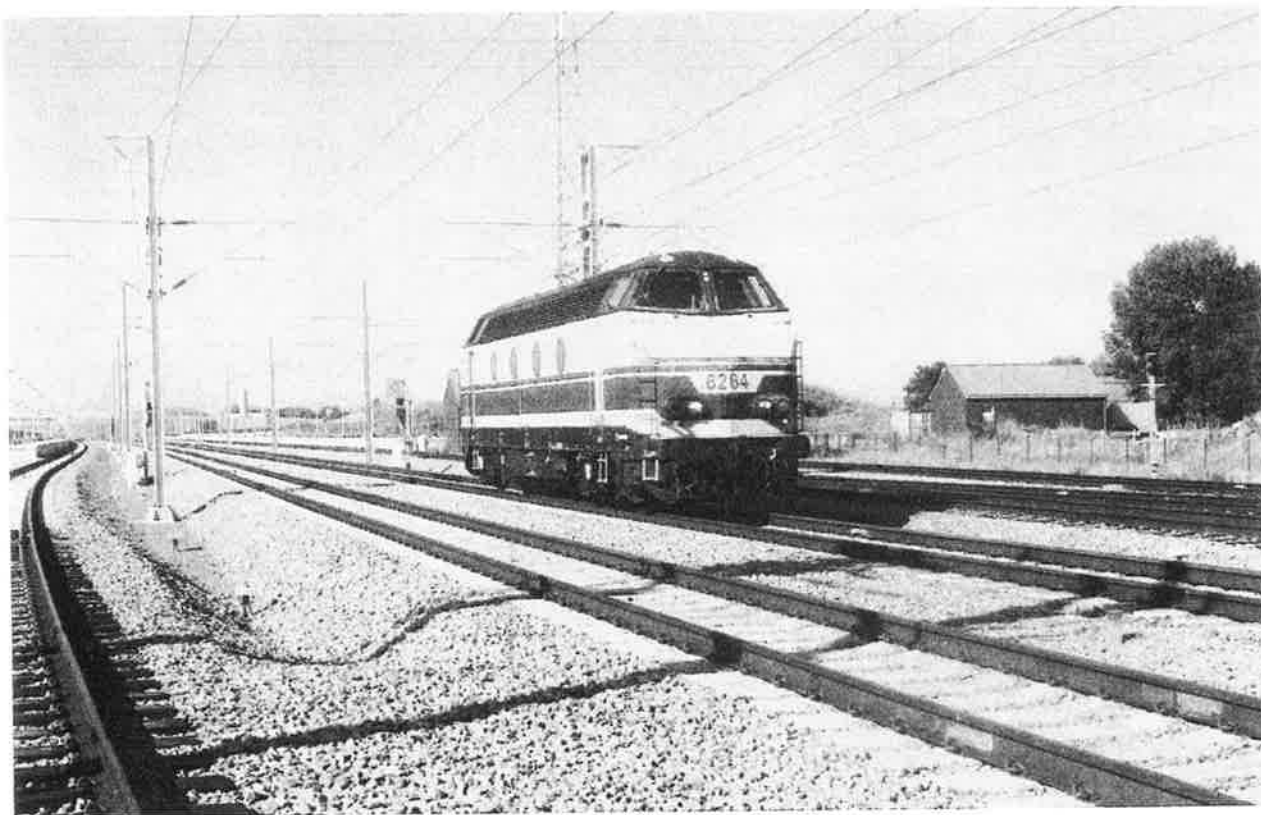
Eenentwintigste jaar - Nr. 3

Juli - Aug. - Sept. 2006

ISSN 0773-0713

Afgiftekantoor : 2610 Wilrijk 1

P208887



Exclusieve foto

Een nieuw leven begon dieselloco 6264 na de inbouw van het nieuw Europees beveiligings- en stuursysteem ETCS 2. We zien hier de testlocomotief op doortocht ter hoogte van de nog te openen HSL-halte 'Noorderkempem' op lijn 4, voor het testen van de seinoverdracht. Verder onderscheiden we links en achter de locomotief telkens een perron aan de beide zijsporen. Uiterst rechts zien we nog net twee niet-geëlektrificeerde wijksporen, waarop onderhouds- of afsleepmaterieel kan opgesteld worden. De beide doorgaande hoofdsporen in het midden hebben om veiligheidsredenen geen perron. Brecht, 18 augustus 2006

foto: Erik Heylen

INHOUD VAN DIT NUMMER

werkten mee aan dit nummer:

Exclusieve foto _____	2	
Merkwaardige foto's uit het verleden van de Antwerpse tram (deel 2) _____	3	Jacques Cohn
De buurspoorwegen in Antwerpen, 40 jaar geleden _____	7	Luc Couscheir
NMBS _____	9	Luc De Coster
De Lijn - Antwerpen _____	13	Erik Heylen
De Lijn - Vlaams Brabant _____	17	Bob Morren
MIVB _____	18	Alain Janmart
Valenciennes, en de grens over _____	18	Noël Suys
Een reis langs de Belgische grensbaanvakken _____	22	Rudy Van Iseghem
De vliegende reporters _____	23	
Verenigingsnieuws _____	23	

Rail-Revue is een uitgave van de v.z.w. VeBOV (Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer).

Verantwoordelijke uitgever: Alain Janmart, Archimedeslaan 1 bus 3, 2650 Edegem.

Redactie: Luc Couscheir, Erik Heylen en Rudy Van Iseghem. **Secretariaat:** Raf De Landtsheer, Gentweg 8 te 9940 Evergem

Lidgeld 2004: België 18 Euro, Buitenland 21 Euro. **België:** Rekening Bank van De Post 000-0466768-04 van de v.z.w. VeBOV, Edegem. **Andere Europese landen:** door middel van in Euro uitgeschreven Eurocheques, te richten aan hoger vermeld secretariaat.

I BAN BE 10 0000 4667 6804 - BIC BPOTBEB1

Reageren kan op het adres van de verantwoordelijke uitgever of per e-mail: info@vebov.be

Algemene informatie over onze vereniging is te vinden op ons e-mailadres: www.vebov.be

Overname van gegevens is toegestaan mits bronvermelding. **Reproductie van artikels** (al dan niet in vertaling) en van **illustraties** slechts mits schriftelijke toestemming van de auteur en / of van de uitgever.

Inzenders blijven verantwoordelijk voor de door hen ingezonden artikels.

Merkwaardige foto's uit het verleden van de Antwerpse tram (deel 2)

Tekst: Jacques Cohn
Alle foto's: archief J. Cohn

Foto 1:

Ik begin ditmaal - willekeurig - met de wagenreeks 251 en volgende.

Een glasplaatje uit mijn archief laat ons motorwagen 251 zien met open balkons, maar reeds met een koersbord van lijn 3 (geel), op de De Keyserlei. De foto werd vermoedelijk rond 1910 gemaakt. Let op de mooie straatkandelaars in het midden van de weg, het rustige verkeer (behalve de trams is er slechts een handkarretje - een "stootkar" in het Antwerps dialect - te zien) en de reclame voor Cacao Bendsorp op de tram.



Foto 2:

Een ander glasplaatje is blijkbaar op een feestdag (21 juli?) ontstaan, en toont motorwagen 252 met open balkons op - vermoedelijk - lijn 4 (Groenplaats - Kiel - Hoboken) bij aankomst aan het toenmalige eindpunt. De hele buurt lijkt wel uitgestorven. Misschien waren de bewoners naar een feeststoet gaan kijken?

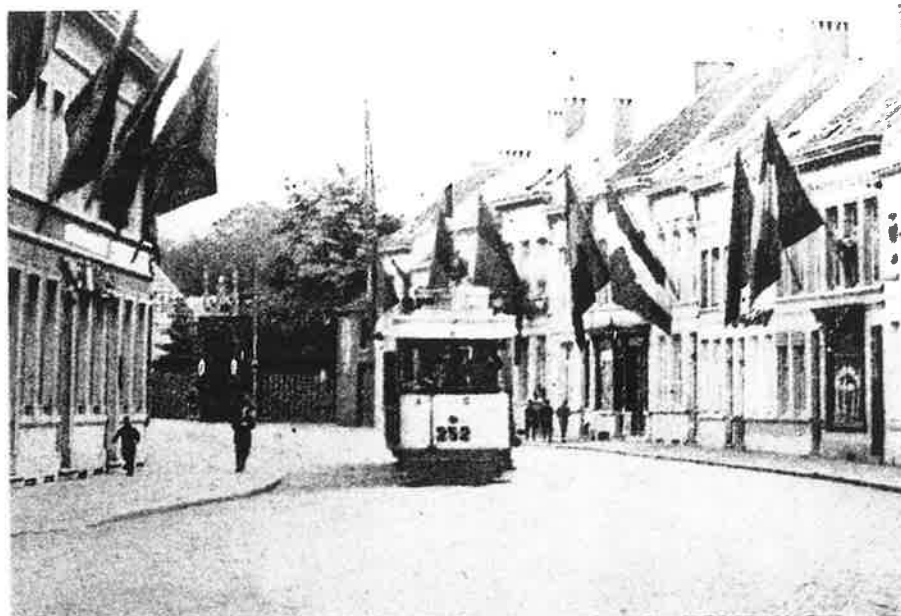


Foto 3:

Hier hebben wij, enkele jaren later, dezelfde motorwagen 252, reeds verbouwd en gemoderniseerd, wellicht einde de jaren '20. Behalve enkele reizigers zijn er drie (!) ontvangers te zien en een bestuurder met leren vest (rechts op het achterbalkon van de motorwagen). Het motorrijtuig heeft een vierregelig koersbord van lijn 10 (groen/wit), met de tweetalige tekst "Melkmarkt - Middenstatie - Dierentuin - Rivierenhof" (de reisweg is heden, 80 jaar later, nog precies dezelfde). De bijwagen is een onverbouwd type 900. De reclame vertelt ons dat "Mondamine" een aanbevolen voedsel voor kinderen is. Deze foto werd ontdekt op een vlooiemarkt in Brussel, begin van de jaren '50.



Foto 4:

Dit zeer interessant beeld van tijdens WO II heb ik in 1953 of '54 na veel zoeken bij een archiefhandelaar op de Boulevard St. Michel in Parijs (!) ontdekt. Het toont een merkwaardig tramstel op lijn 24 (extra dienst, geen normaal koersbord) bestaande uit motorwagen 252, bijwagen 951 en een tweede bijwagen van het type 600. Het stel is gestopt aan het Astridplein, richting De Keyserlei. De haltebordjes vermelden de lijnen 3, 12, 15, 18 en 24 (lijn 17 ontbreekt!). De dakreclame van de 252 vertelt ons dat "Whitbread extra stout is the best", een Engelse tekst die bevreemdend werkt in een tijd waar in een "Deutsches Soldaten Kino" wellicht iets werd getoond over "Unserem Kampf gegen England"!



Foto 5:

Deze foto, afkomstig van een Brusselse archiefhandel, toont motorwagen 253 bij zijn aflevering aan de Antwerpse stadstram. Alles is nog glanzend en splinternieuw. Van de twaalf arbeiders die hier te zien zijn hebben er zeven een prachtige snor.



Foto 6:

Oud krantenknipsel, op een glasplaatje vergroot en vastgehouden. Motorwagen 254 met open balkons, omgeven door meerdere bijwagens type 800, in de voormalige stelplaats Boudewijnsstraat, circa 1910. Deze stelplaats werd op het einde van de XIXe eeuw gebouwd voor de Antwerpse tramlijnen met paardentactie. Tussen 1902 en 1904 werd ze verbouwd en aangepast aan de nieuwe elektrische tractie. Ze werd gebruikt voor de lijnen 1 en 4, evenals voor de stalling van een aantal bijwagens van het type 800. Ca 1925 verkocht aan de Bell Telephone Mfg. Cy. werd ze vervolgens gesloopt. De trams verhuisden naar de stelplaats Brusselstraat.

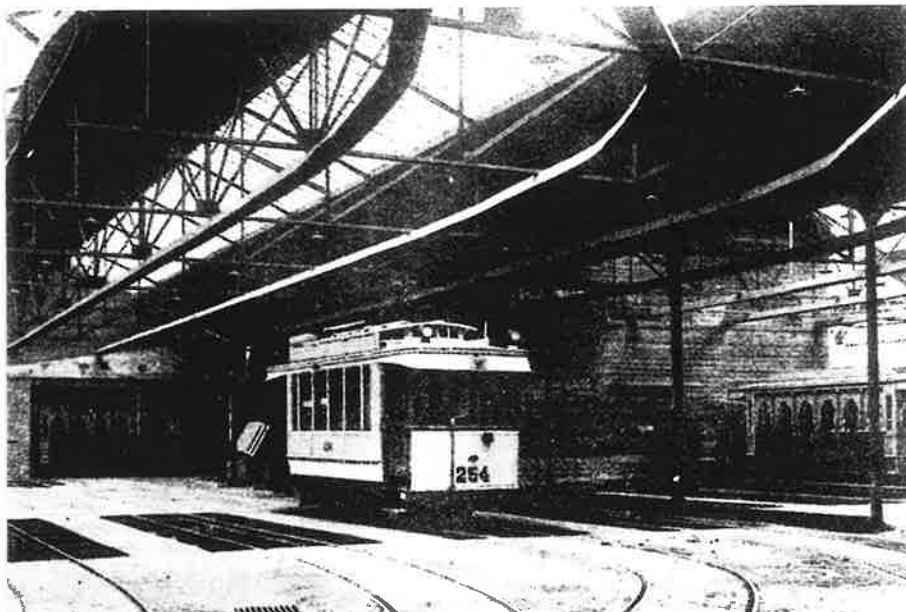


Foto 7:

Nogmaals de 254 met zijn volledige ploeg op lijn 10. Het koersbord vermeldt opnieuw "Rivierenhof" als eindpunt, en daar zal dan ook deze "familiefoto" zijn ontstaan. De dakreclame laat ons weten dat de koffie's "De Gulden Bie" de beste zijn. Ik ontdekte dit document eveneens begin van de jaren '50 op de Brusselse vlooiemarkt, toen het "snuffelen" nog door leuke vondsten werd beloofd.

**Foto 8:**

Uitzonderlijk is dit de afbeelding van een prentkaart, aan de eindlus Merksem oude Bareel gefotografeerd en belangwekkend door het feit dat hier niet, zoals gewoonlijk, een tram 3 te zien is maar wel motorwagen 254 op lijn 21. Deze lijn heeft slechts tussen maart 1932 en het begin van de bezetting in mei 1940 bestaan. Ze was in feite een versterking van de 12 tussen de St. Michielskaai en de Schijnpoort langs de Leien en de "Middenstatie", en verder van lijn 3 naar de oude Bareel. Ik heb ze tijdens mijn schooljaren vaak op de Leien kunnen zien, steeds met losse motorwagens uit dezelfde nummerreeks als de 12, vanuit de stelplaatsen Brusselstraat en Merksem. Als enige van de Antwerpse lijnen had de 21 een geel/blauw koersbord. Voor de liefhebbers van wagennummers noteer ik hier, uit mijn notaboekjes van toen, de door mij opgemerkte trams 12 en 21 op een vrije woensdagnamiddag in mei 1937:

12: 271, 264, 256, 275, 270, 266, 273

21: 448, 260, 278, 279, 280, 268, 263

Beide lijnen werden toen gewoonlijk met motorwagens uit de reeks 254-280 bediend, allen zonder remslangen, met uitzondering van de 277 (die sterkere motoren had gekregen, wat ik toen niet wist) die met remslangen en bijwagen uitsluitend op de lijnen 3 of 23 was aan te treffen. Motorwagen 448 was, zoals zijn "nummerburen", een "Merksemaar", gewoonlijk op de doorstreepte 3 en de 23, soms ook op lijn 21 aan te treffen.

**Foto 9:**

Op een glasplaatje uit mijn archief, eind van de jaren '40 gekocht bij een uitgever van prentkaarten, zien wij motorwagen 255 met een bijwagen type 900 (toen reeds een "lagevloerwagen"!) omstreeks 1910 op lijn 10, iets voorbij de "Vlaamsche Schouwburg" (heden Rooseveltplaats/Italiëlei). Voor de Buurtspoorwegtrams moest men toen nog naar de Paardenmarkt lopen.



Foto 10:

Een ander glasplaatje toont dezelfde 255, enkele jaren later, met verbouwde en gesloten balkons, weer op lijn 10, aan de reeds lang verdwenen Turnhoutse Poort. Ik kan dit beeld niet bekijken zonder een gevoel van diep medelijden voor de tragische figuur op de voorgrond rechts. De man heeft duidelijk beide benen verloren (misschien wel tijdens de eerste wereldoorlog) en is genoodzaakt een soort van erbarmelijk exhibitionisme te uiten om financieel te kunnen overleven. Ik onthoud mij verder van enig commentaar.



Foto 11:

Nog één van mijn glasplaatjes, van dezelfde oorsprong: opnieuw onze 255, ditmaal op lijn 6 met bijwagen, koersbord rood/rood, "vertrolleybust" in oktober 1938. Onze 6 passeert de Suikerrui, waar een 2 met bijwagen 926 op zijn vertrek naar het centrum staat te wachten. De 6 rijdt richting Brouwersvliet en verder naar de Pothoek. De fotograaf staat met de rug naar de Schelde, op de helling naar het "wandelterras". Let ook even op de vermelding "Téléphone public", iets boven het achterbalkon van de bijwagen van tram 6, met een Antwerps telefoonnummer van vier cijfers (1154)! Waar is de tijd?

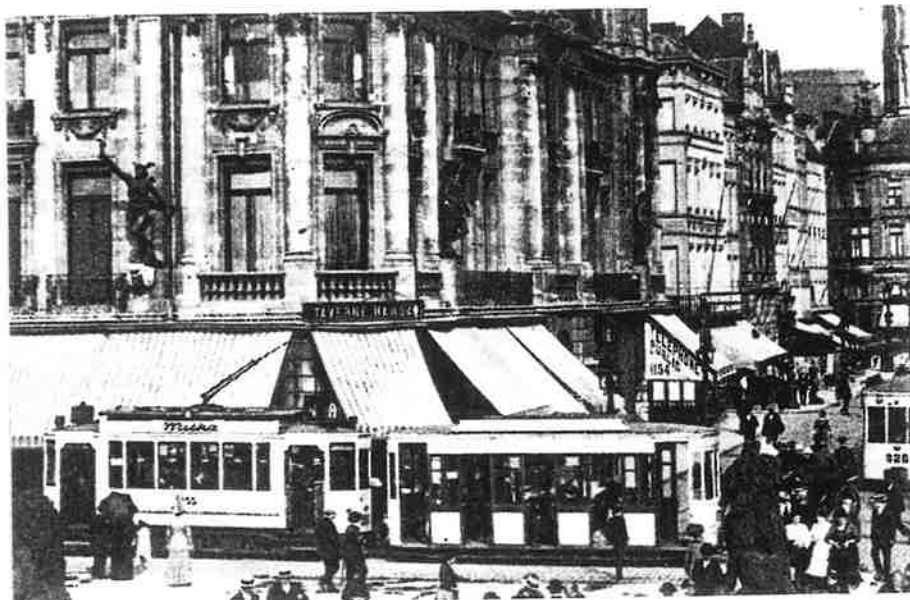


Foto 12:

Een laatste glazen fotoplaatje, met de 255 op lijn 10 aan de Gemeentepplaats (heden Rooseveltplaats). Er staat een paard met kar aan de tramhalte, maar onze belangstelling gaat deze maal naar de postzegel: een Duitse 3 Pfennig-zegel van het type "Germania"! In Duitsland verstuurd? Helemaal niet: kijk maar naar de poststempel: "Antwerpen"! Comprenne qui pourra!* (Wordt vervolgd)



Jacques Cohn –
Afbeeldingen: archief J. Cohn

* N.v.d.r.: tijdens de bezetting van 1914 tot 1918 overdrukten de Duitsers een onbekend aantal van hun postzegels met het woord "Belgien", vergezeld van de zegelwaarde in "Cent.", of "Centimes". Deze zegels werden door de Belgische post (verplicht?) aanvaard. Wel betekende deze Duitse ingreep een soort "devaluatie" van de Reichsmark, want de waarde in Reichspfennig bleef gelijk aan de waarde in Belgische centiemen (3 Pfennig = 3 centiemen, enz.).

Er is helaas een fout geslopen in de vorige bijdrage van Railrevue. Gelieve de laatste zin bij omtrent "Adèle" op blz. 6 als volgt te lezen: (Jacques Cohn, naar dankzij de hulp en het archief van Jean Schleich te Frameries verzamelde gegevens.)

De Buurtspoorwegen in Antwerpen, 40 jaar geleden.

Gedurende de periode begin 1960 tot mei 1968 werd het volledige tramnet van de N.M.V.B. in Antwerpen vervangen door autobussen. Met enkele foto's willen we de herinnering ophalen aan enkele tramlijnen die in 1966 verdwenen. Volgende lijnen (of gedeelten daarvan) komen aan de orde.

Lijn 64

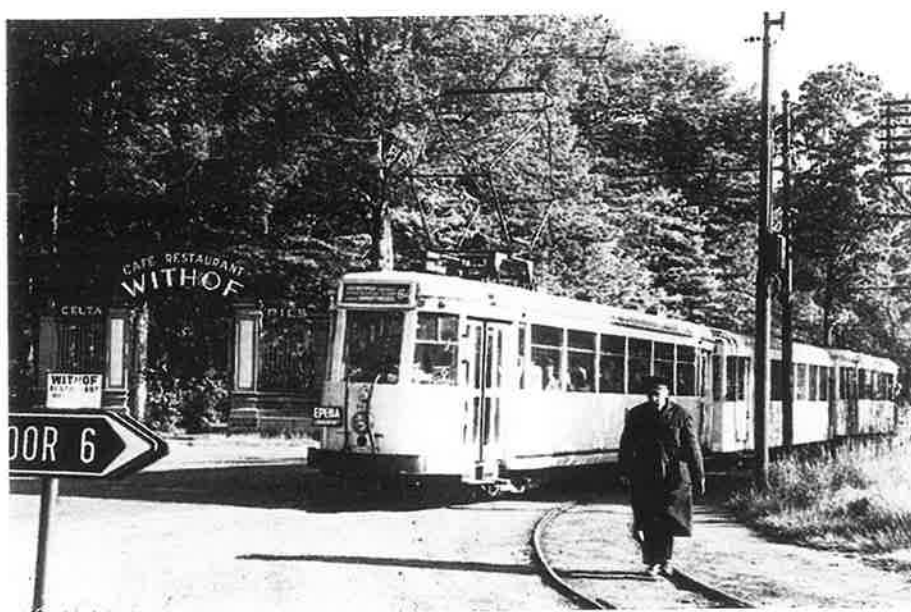
Antwerpen - Merksem - Brasschaat Polygoon - Gooreind - Wuustwezel (grens).

Deze tramlijn werd over haar ganse lengte in dienst gesteld op 1 januari 1891. De Zuid-Nederlandse Stoomtramweg maatschappij baatte reeds sinds 1890 de verbinding tussen Breda en de Belgische grens uit. Het was toen mogelijk om per tram te reizen tussen Antwerpen en Breda. Op 18 mei 1909 werd het baanvak tussen Antwerpen, Merksem en Brasschaat officieel ingereden. Het waren de toenmalige "Vicinaux Anversois" met hun "Roode trams" die de tramdiensten verzekerden. Vanaf 1 januari 1921 werd de lijn door de N.M.V.B. overgenomen. Het volledige baanvak vanaf Brasschaat tot Wuustwezel grens werd pas vanaf 23 december 1951 met elektrische trams bereiden. Op 1 oktober 1966 (of amper 15 jaar later) werd het baanvak tussen Brasschaat (Prins Kavellei) en de grens voor het laatst met trams bereiden. Dit had tot gevolg dat de stelplaats te Brasschaat Polygoon tramloos werd en dat de trams naar Merksem Oude Barreel werden overgebracht of gesloopt. Op het resterende lijngedeelte bleven nog trams rijden evenwel zonder bijwagen(s).

Lijn 50

Antwerpen (Noorderplaats) - Wilrijk - Boom - Rumst (tramstation).

Deze tramverbinding werd aanvankelijk uitgebaat door de Kempische Stoomtram Maatschappij. Dit gebeurde van 1890 tot 1920. Deze lijn kwam in verschillende fasen in dienst. Op 6 mei 1900 kwam het gedeelte tussen Rumst en Boom in dienst, op 1 oktober gevolgd door het gedeelte van Rumst naar Reet. Vanaf 15 september 1901 werd er reeds verder gereden tot Antwerpen Zuid (viaduct). Tussen 10 december 1931 en 6 maart 1932 werd de lijn elektrisch uitgebaat door de N.M.V.B. Er was eveneens een aftakking (variante) tussen Rumst, Reet en Aartselaar. Dit lijngedeelte werd reeds op 31 december 1953 vervangen door autobussen. Op 21 mei 1966 reden er voor het laatst trams



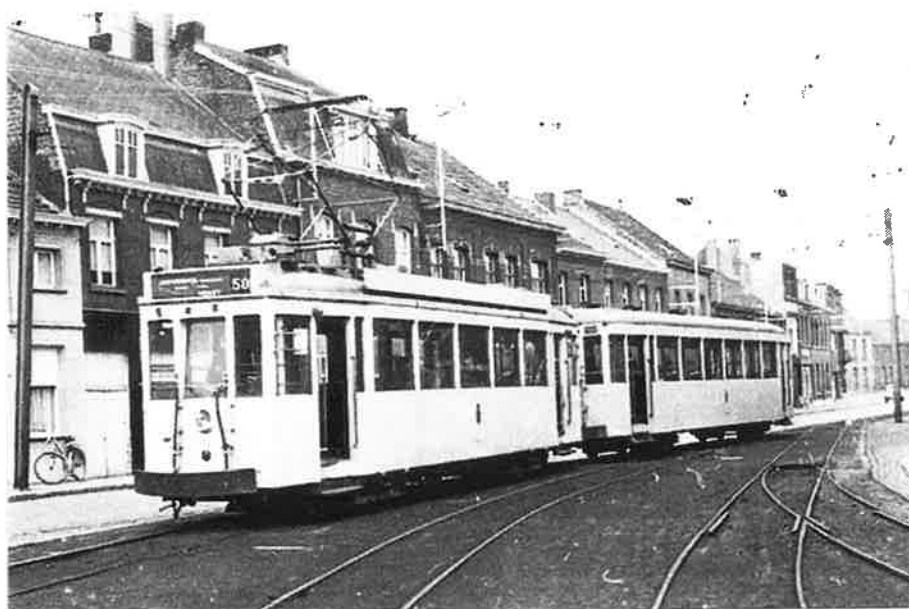
tussen Rumst via Boom naar Antwerpen Noorderplaats. De motor- en bijwagens werden de volgende dagen overgebracht naar Merksem. In Rumst bleven er enkel nog te slopen motorwagens achter.

Foto Boven:

Het is 18 mei 1961. S9688 + bijwagens 19274 en 19634 op lijn 64 te Brasschaat Polygoon op weg naar Merksem en Antwerpen

Foto Onder:

Rumst tramstation: Op 16 mei 1963 komt Standaard 10081 en bijwagen 19563 aan te Rumst.



Lijn 70/ en 72

Antwerpen - Luchtbal - Ekeren Markt - Ekeren Dijk - Hoevenen - Kapellen (Gemeentehuis).

Tussen 1887 en 1892 werden de tramlijnen naar het noorden van Antwerpen in dienst gesteld door de "Vicinaux Anversois". Het baanvak Kapellen (Yzeren Weg) - Putte (grens) werd elektrisch in dienst gesteld op 1 december 1928. Het lijngedeelte tussen Antwerpen en Ekeren Dijk was reeds elektrisch vanaf 19 juni 1927. Vanaf 18 november 1929 werd ook het gedeelte tussen Ekeren-Hoevenen - Kapellen elektrisch bereiden. Toen de tramlijnen naar Zandvliet, Blauwhoef en Lillo werden afgeschaft, werd ook het gedeelte tussen Kapellen (Gemeentehuis) en Putte grens door autobussen vervangen. 's Morgens en 's avonds bleven er slechts enkele ritten over tussen Antwerpen en Kapellen Gemeentehuis via Hoevenen en Luchtbal. Sommige diensten, meestal met één bijwagen vertrokken vanuit de stelplaats Merksem Yskelder en reden naar Kapellen. Deze trams reden met lijnfilm "72". Er werden normaal gezien enkel reizigers meegenomen in één bepaalde rijrichting. De andere rit gebeurde met de film "Merksem". Op 2 april 1966 vertrok de laatste buurttram naar Ekeren en Kapellen. De dagen daarna werden alle motorwagens en bijwagens van de Yskelder overgebracht naar ofwel de stelplaats Oude Barreel ofwel gesloopt.

Alain Janmart

Nota van de redactie: Deze drie lijnen maken grote kans om opnieuw vertram te worden. Wat lijn 64 betreft bestaan er alvast plannen om de tram terug te brengen tot voorbij Brasschaat. Voor de lijnen 70/ en 72 zijn de plannen reeds ver gevorderd, alvast tot Ekeren Dijk. Ook Hoevenen is vragende partij om de tram tot op hun grondgebied te verlengen. Ten slotte duiken recentelijk plannen op om ook terug een tramlijn via Wilrijk naar Boom aan te leggen. Hopelijk krijgen die dan ook op korte termijn uitvoering en moeten we geen veertig jaar wachten zoals met de "tijdelijk" verbuste stadslijn 1 op de Antwerpse Leien.

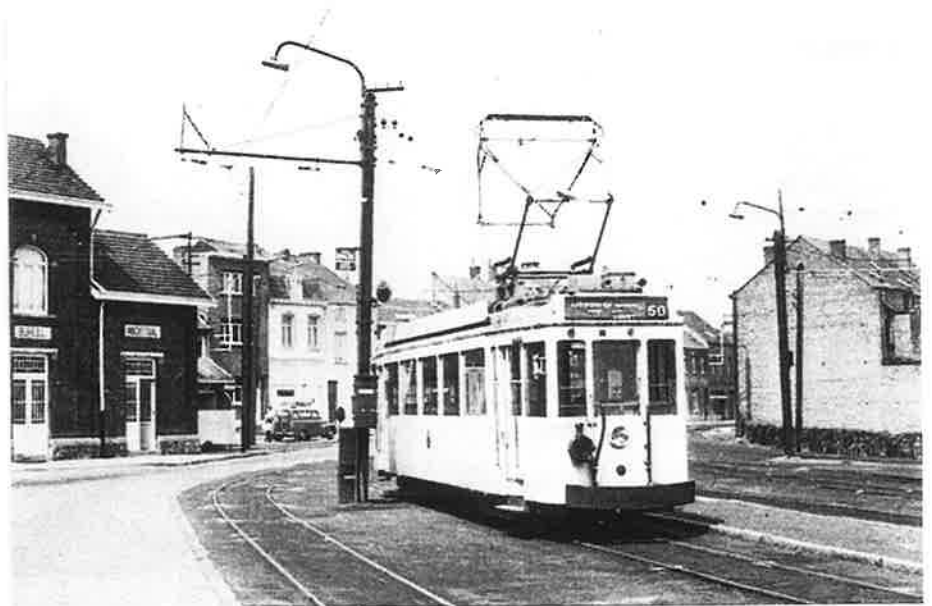


Foto boven:

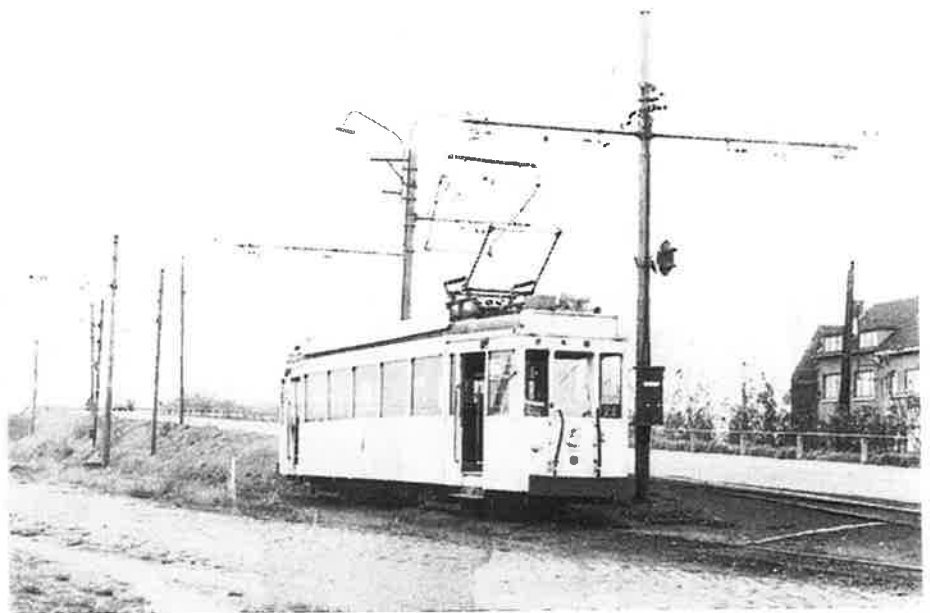
Standaard 10081 staat klaar om te vertrekken naar Boom en Antwerpen.

Foto midden:

Ekeren dijk op 24 oktober 1960. Standaard 9661 met blanco film staat vertrekkenklaar naar Ekeren, Luchtbal en Antwerpen.

RECHTZETTING

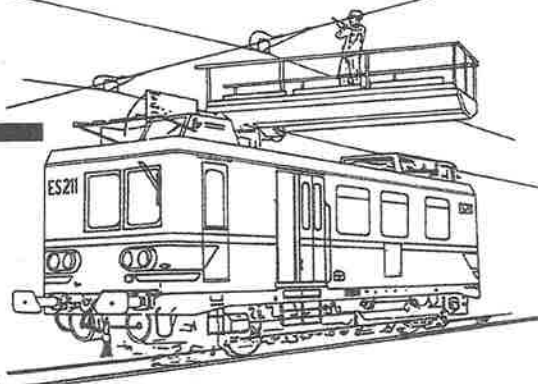
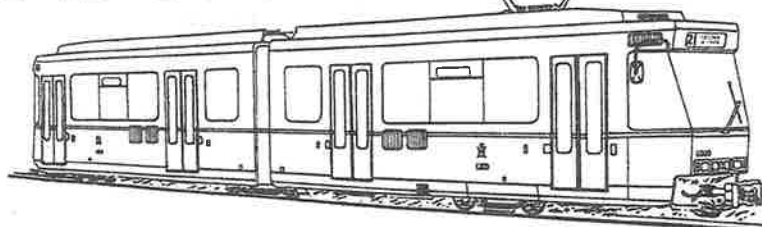
De foto onderaan op blz. 17 van ons vorig nummer (met PCC 7109) is van de hand van Alain Janmart.



Kalender 2007

Zoals ieder jaar brengen onze vrienden van TRAM 2000 ook dit jaar een kalender uit met tramfoto's. Hij bevat 16 kleurenfoto's met beelden uit het heden en verleden. Indien U interesse heeft kan U deze rechtstreeks bestellen bij TRAM 2000. U dient dan zo vlug mogelijk (voor 30 september) 10,90 euro over te schrijven op rekening 001-2779892-45 met vermelding kalender 2007. Vergeet niet Uw persoonlijke gegevens duidelijk te vermelden. Vanuit het buitenland moet U het bedrag van 13,40 euro over maken. (IBAN: BE44 0012 7798 9245; BIC code: GEBABEBB van Fortis Bank). Voor latere bestellingen dient U de bedragen te verhogen met 2 euro.

RAIL-ACTUEEL



NMBS

Dienstregeling december 2006

Het treinaanbod wordt vanaf december 2006 met 2,2% of 1,7 miljoen trein/km uitgebreid. Voor een aantal verbindingen zal december 2006 een echt keerpunt zijn. Enkele nieuwe verbindingen worden van dan af geïntroduceerd. Even een overzicht:

Lijn 0: Om de capaciteit in de Brusselse NZ-verbinding te verhogen gaan een aantal treinen niet meer stoppen in Brussel Congres. Met deze maatregel worden mogelijk 900 reizigers getroffen.

Lijn 2: Een nieuwe snelle verbinding Brussel Zuid – Liège – Visé – Maastricht wordt opgestart als IC O, maar stopt eigenaardig genoeg niet in Leuven. Deze trein rijdt tussen de IC A in, zodat er tussen Brussel en Luik twee maal per uur een zeer snelle IC is met reeks 13 en I 11-rijtuigen. De vertrektijden van de Thalys-treinen Parijs - Keulen wijzigen enkele minuten. Voor de Duitse ICE-verbinding met Frankfurt zijn de wijzigingen groter. In Brussel Zuid vertrekt de ICE om 06u59, 11u59 en 17u59. Ze komen er terug aan om 11u01, 17u01 en 22u01. De herschikking laat een betere herbenutting toe in Brussel.

Lijn 15: In het weekend vertrekt al vanaf september 2006 de IR e in Neerpelt 2 minuten vroeger dan nu, om uiteindelijk 2 minuten later dan voorheen in Antwerpen Centraal aan te komen. Rittijd 1 uur en 14 minuten! De maatregel moet spoorwerken (o.a. in Mol) in het weekend beter mogelijk maken met ritten op tegenspoor. Ook de IR-verbinding Turnhout – Antwerpen verschuift aanzienlijk in het weekend.

Lijn 15 / 25 / 29 / 96 / 108: De onregelmatige IR g Turnhout – Brussel - Manage wordt in Brussel Zuid doorgelinkt. Het doel van deze operatie is meer regelmaat. Het zuidelijk deel wordt van Manage ingekort tot Braine-le-Comte.

Lijn 21: De stopplaats Alken wordt terug in het weekend bediend.

Lijn 12 / 25: Voor de grote indienstneming van de noord-zuidtunnel in Antwerpen worden pas per 23 maart 2007 grote wijzigingen verwacht. De eerste trein doorheen deze tunnel zal een binnenlandse trein zijn en wel de IR Essen-Jambes, die daardoor beter in de voorziene rijpaden moet vallen op lijn 12. Wel gaat de IR b vanaf december al slechts tot Brussel Zuid i.p.v. Nijvel.

Lijn 34 / 35: De IR c Antwerpen – Hasselt – Luik – Flemalle Haut wordt terug ingekort tot Liège Guillemins. De lange tussenstop te Liège Palais verdwijnt terug.

Lijn 35 / 36: De nieuwe verbindingsboog tussen lijnen 35 en 36 komt met 4 P-treinen op werkdagen in dienst. Deze diensten worden alle met breaks uitgevoerd. Een snelle IC-verbinding Hasselt – Brussel laat nog even op zich wachten. Wel rijdt de IC Tongeren – Brussel – Kust terug langs lijn 36 i.p.v. via Haacht (lijn 53bis) en wint zo 9 minuten.

Lijn 36 / 36N: De 4 sporen zijn nu beschikbaar tussen Leuven en Brussel. Hierdoor gaan er nu 2 CR-treinen Leuven – Brussel – Braine-le-Comte rijden. Later, met het in voege treden van het Brusselse Gewestelijk Expresnet (GEN), wordt deze stoptreinen vanuit Leuven verbonden met Zottegem en Geraardsbergen. Eveneens vanaf 10 december komt er een nieuwe CR-trein tussen Nijvel en de Luchthaven. Ook deze laatste is eigenlijk een GEN-trein avant-la-lettre, die later via de nog te construeren Josaphattunnel en Schumann moet gaan rijden richting Nijvel. Vanaf december gaan ook de HST-treinen tot 6 minuten en de IC-treinen tot 3 minuten tijdswinst kunnen boeken door het in dienst nemen van de nieuwe lijn 36N doorheen de vorming van Schaarbeek tot Brussel Noord (perronsporen 3 en 4).

Lijn 37: Op deze lijn gaat het station Hergenrath open. Voorlopig blijft de omschakelbare bovenleiding in Aachen HBF in dienst, zodat men op 3000 volt tot deze Duitse grensstad kan blijven rijden.

Lijn 50a / 59: Hier gaan de twee IC-treinen Antwerpen – Lille en Antwerpen – Oostende uit cadans met aan asymmetrische 20 / 40 minuteninterval. Op lijn 50a rijden de IC E (Antwerpen – Oostende) en IC A (Eupen – Oostende) hierdoor mekaar nog meer in de weg.

Lijn 57 / 59 / 60: In het weekend worden Belsele en Sint Niklaas niet meer door de IC vanuit Brussel bediend. De IR-trein uit Leuven / Mechelen wordt verlengd tot Lokeren die daarmee de vervallen bediening overneemt.

Lijn 89: Op deze vrij trage lijn komt er en snellere P-trein Kortrijk – Vichte – Anzegem – Oudenaarde – Zottegem – Brussel die niet in Denderleeuw of Liedekerke stopt. De andere reeds bestaande P-treinen op deze lijn zijn meestal lange en zware getrokken treinen, die daardoor ook minder snel zijn.

Lijn 94 / 96 / 123: De treinverbinding Brussel – Geraardsbergen en Brussel – Aat wordt gescheiden gereden met een CR-dienst Geraardsbergen – Edingen – Brussel – Dendermonde en een IR-trein Aat/Geraardsbergen – Edingen – Brussel – Mechelen – Antwerpen. Deze laatste is dus terug van weggeweest. Verder komt er ook hier een snelle P-trein Bergen – Brussel zonder tussenstops met slechts 35 minuten reistijd.

Lijn 96 / 96N: Door het in dienst nemen van de fly-over te Vorst boeken de HST's en enkele IC-treinen 3 minuten winst. Nu verlaten de hogesnelheidstreinen nog Brussel – Zuid tegen een schamele 40 km/u langsheen de opstelsporen. De vier sporen tussen Halle en Brussel Zuid zijn volledig in dienst. Of de HST's op de snelle lijn 96N ook 220 km/u (theoretisch de hoogste toegestane snelheid op 3000V gelijkspanning) zullen mogen rijden is nog de vraag. Nu is dit toch al 160 km/u.

Lijn 161 / 162: In het weekend word de L-trein Louvian-la-Neuve – Ottignies – Brussel Zuid beperkt tot Brussel-Luxemburg. Het internationaal treinpaar

EC 90/91 zou het Zwitserse Interlaken als eindpunt krijgen i.p.v. Brig.

Lijn 165 / 167: Groot nieuws valt deze regio ten deel. Er komt een nieuwe (internationale) verbinding Virton – Rodange – Arlon in de week tot stand, die gereden wordt met reeks 41. De bestaande dienst Libramont – Bertrix – Virton wordt om de twee uur verlengd tot Arlon met kopmaken in het Luxemburgse Rodange. In de spits komen enkele elektrische CFL-stellen vanuit Luxemburg en Rodange door tot Virton. Belangrijk is ook het terug hernemen van een treindienst op lijn 167 Arlon – Athus. Opmerkelijk is wel het feit dat de dieselstellen reeks 41 volledig onder draad rijden.

E.H.

Materieel

Elektrische locomotieven reeks 11

Er gaat geen week voorbij of de trekduwtreinen (die met reeks 11 rijden) ondervinden verschillende defecten. Deze situeren zich meestal in de locomotief of het stuurstandrijtuig. Wanneer een stamrijtuig met loc uitvallen zorgt de NMBS voor vervangmateriaal tussen Brussel en Roosendaal (meestal met een stel 800). Nadien worden de reizigers dikwijls aan hun lot overgelaten omdat NS-Reizigers niet altijd kan beschikken over een extra vervangende trein. Reizigers richting Amsterdam worden dan verzocht zich te behelpen met de andere reguliere treinen.

Elektrische locomotieven reeks 25

Er blijven nog steeds zeven stuks over voor de normale dienst. Dit zijn de 2503, 2505, 2506, 2507, 2510, 2513 en 2514. Zij verzekeren voornamelijk piekurtreinen en van tijd tot tijd korte, lichte goederentreinen. Op Antwerpen-Noord staan er al een tijdlang meerdere exemplaren uit de reeks te verkommeren en te wachten op hun definitief lot (sloop). Van sommige locs konden we de laatste ritten achterhalen. Loc 2501 reed op 12 december 2003 voor het laatst met een lege reizigerstrein tussen Brussel-Zuid en Vorst-Rijtuigen (ER 7968). Loc 2504 (destijds gewisseld met de 2557) reed op 13 december 2003 tussen Oostende en Gent-Sint Pieters als goederentrein LE 69410. Loc 2508 reed op 17 december 2003 met goederentrein 44837 tussen Merelbeke (vorming) en Antwerpen-Noord. Nadien ging de loc terzijde wegens averij aan een groep tractiemotoren. Loc 2509 reed op 1 december 2003 met piekurtrein 7513 tussen Tournai en Schaarbeek en werd nadien gesleept naar Antwerpen-Noord.

Elektrische locomotieven reeks 27

Deze reeks (2701 – 2760) ondergaan een kleine wijziging om voortaan in dubbeltractie te kunnen rijden met een stam M6-dubbeldeksrijtuig. Omdat niet alle rij-



tuigen voorzien zijn van drie kabels voor bedieningen van de beide locs aan het uiteinde van de trein, wordt de sonoriëtiëkabel uitgebreid met een aantal bijkomende bedieningsdraden. De locs worden eveneens gewijzigd. Voortaan kan men zien of een dergelijke loc een nieuwe bediening heeft gekregen. Op de kop worden de drie kabels voor het rijden in treinschakeling verwijderd. Ook de koppeldozen (rechts) worden verwijderd. Op de zijkant, onder het nummer, komt de vermelding "MUX" wanneer de machine werd uitgerust met een nieuwe inrichting. Volgende locs werden reeds gewijzigd: 2725, 2730, 2742 en 2750.

Diesel locomotieven reeksen 62 / 63

Voor het afslepen van treinen op de HSL lijn naar Duitsland zijn er een aantal locs uitgerust met speciale koppelingen. Zo zijn er vier locomotieven van deze reeks (6225, 6227, 6313, 6324) speciaal voorzien van nooddoppelingen die gebruikt

Foto boven:

Op 16 juli 2006 was er een defect aan een locomotief reeks 11, waarbij de Benelux-trein in nood werd verklaard. Om het stel weg te slepen naar Schijnpoort werd er een diesellocc van de reeks 77 / 78 gebruikt.

foto: Alain Janmart

Foto onder:

Een "klassieke" 27 op 20 juni 2006 te Berchem nog met koppeldozen en 3 verbindingskabels. Vergelijk en zoek de verschillen van deze 2737 met de gewijzigde 2750 op onze voorpagina.

foto: Alain Janmart



kunnen worden om (defecte) Thalys-treinstellen af te slepen. Ze bezitten hiervoor het mechanisch deel van een scharfenbergkoppeling, die normaal in verticale stand staan. Om op de HSL 2 (Leuven – Luik) kunnen rijden, zijn de stuurposten aangepast voor het daar aanwezige TBL2-seinsysteem. Onder de locomotiefnummers op de zijwanden is dit extraatje dan ook zichtbaar gemaakt. Om enigszins wat vermogen te ontwikkelen rijden ze voor deze klussen meestal in dubbeltractie.

Nog een andere 62-er (de 6264) is als testlocomotief aangepast om de nieuwe ETCS-beveiliging na te kijken. Deze testte midden juli 2006 al de ETCS-beveiliging tussen Antwerpen-Luchtbal en de Nederlandse grens op de nieuwe lijn 4.

Ook TUC-rail heeft een groot aantal van deze machines onder haar voogdij. Om het baanlichaam 'vast' te rijden werden er tussen Antwerpen-Centraal en de Nederlandse grens een aantal 'stabilisatieritten' gehouden met een trein van om en bij de 20 diesellocomotieven van de reeksen 62 / 63 op de nieuwe lijn 4 en 25. Na verschillende belastingsproeven ging een deel van de locs terug naar de TUC-basis op Antwerpen-Noord.

Diesellocomotieven reeks 55

Sommige van deze locs zijn uitgerust met veiligheidstoestellen om op vreemde netten met andere beveiliging te kunnen rijden. Vijf 55-ers (5507, 5517, 5523, 5526, 5533) bezitten ATB (Nederland) en PZB90 (Duitsland) en kunnen zowel op het Nederlandse als op het Duitse net goederentreinen slepen. ATB betekent Automatische Trein Beïnvloeding en zorgt er voor dat de opgelegde snelheid wordt toegepast en dat de treinbestuurder de nodige snelheidsverminderingen effectief volgt. Voor het DB-net hebben die locs Indusi (PBZ90), wat neerkomt op het naleven van de seinbeelden tijdens de rit. Sporadisch rijden er ook nog gewone 55'ers in binnenlandse diensten. Nog zes andere locs (5501, 5506, 5509, 5511, 5512, 5514) zijn aangepast met de (Franse) TVM-seinstuursysteem om op de HSL 1 naar Frankrijk defecte HST's af te kunnen slepen. Ze bezitten aan één zijde mechanische scharfenbergkoppelingen.

Foto boven:

Een detailopname van de speciale koppelingen aan de locs 6225 + 6227.

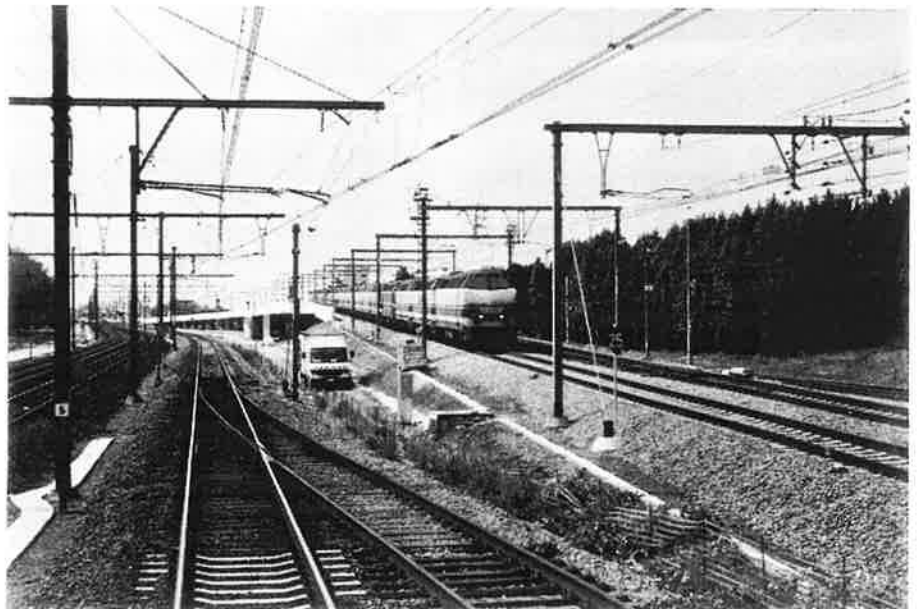
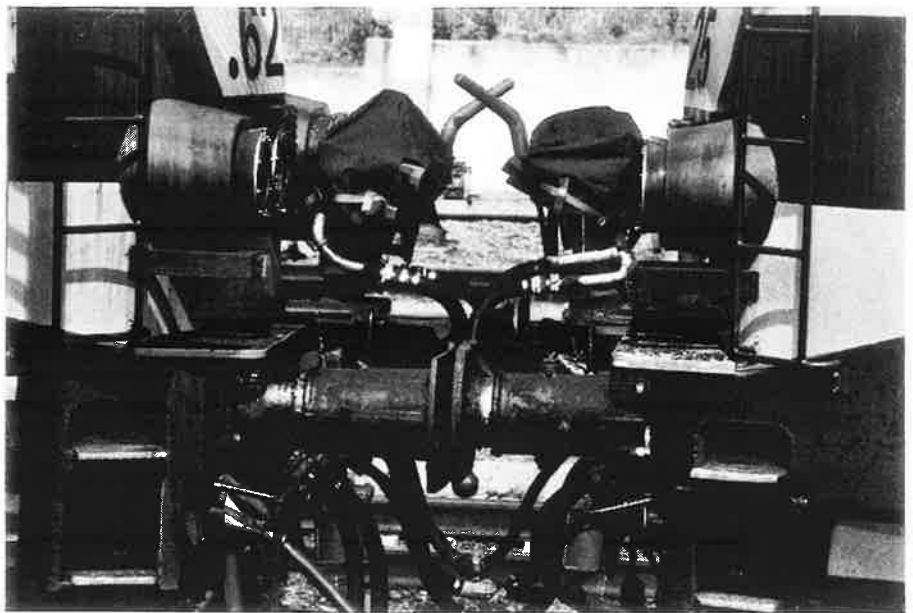
Foto midden:

Op 16 juni 2006 berijdt de locomotieven-trein de fly-over ter hoogte van de Luchtbal op de nieuwe en verlengde lijn 25.

Foto onder:

De 5507 aan kop van de dagelijkse internationale goederenautotrein vanuit Genk naar Nederland te Berchem op 28 juni 2006. Deze trein geniet in België van een voorkeursbehandeling.

Alle foto's: Alain Janmart



Franse "FRET" locomotieven

Sinds meerdere weken zijn deze machines een dagelijkse verschijning op Antwerpen-Schijnpoot. Deze locs komen vanuit Gent of Tessenderlo en verblijven op Schijnpoot enkel voor het aflossen van de treinbestuurder. Nadien vangen de locs de terugweg aan.

A.J.

Vernieuwde Thalys-treinstellen

De bestaande bordeau-rode Thalys-treinen krijgen een complete vernieuwing. Alles wordt gemoderniseerd, van het interieur tot en met de installatie van geheel nieuwe beveiligingssystemen ETCS2 (TBL+ / ATB NG). Er zijn rijpaden voorzien elk uur, maar daarvoor moet het aantal reizigers nog wel flink stijgen. Uitgegaan mag worden van een tweeuurdienst in 2007. De vernieuwde Thalys doet zijn intrede midden 2007, met de start van de hogesnelheidslijn 4 en rijden tussen de HSA-stellen in. De Thalystreinen zullen na de opening van de HSL 4 / HSL Zuid (NL) nog de oude lijnen volgen tot er voldoende treinstellen in vast dienstverband de dienstregeling via de HSL 4 / HSL Zuid kunnen volgen door inbouw van ETCS. Alleen het Thalysstel 4305 is reeds technisch aangepast met ETCS en is een veel gevraagde gast voor testen.

TRAXX-locomotieven op de HSL 4

High Speed Alliance (HSA) heeft op 23 december 2005 met de Britse firma Angel Trains een contract getekend voor de huur van 12 TRAXX-locomotieven (Bombardier) voor reizigersvervoer op de HSL-Zuid (NL) en HSL 4. Omdat de oorspronkelijke planning om op 1 april 2007 te starten op de HSL, niet kon worden gehaald, door het te laat leveren van de in aanbouw zijnde HSA-stellen, kan men toch alsnog van start gaan met deze gehuurde locomotieven. De rijtuigen zijn o.a. ex-Benelux ICR-rijtuigen die 160 km/u kunnen halen. Mogelijk komen er ook enkele I 11 of I 10-stammen in actie achter de TRAXX-loco's om het Belgische aandeel in te lossen.

De rijtijdswinst tussen Schiphol en Rotterdam zal 20 minuten bedragen en nog eens 20 minuten tussen Rotterdam en Breda/Antwerpen. Een deel van de vooropgestelde tijdswinst is verkregen door het minder stoppen onderweg tegenover nu. De eigenlijke snelheidsverhoging op de HSL (van 140 naar 160 km/u) levert maar enkele minuten tijdswinst op. De lease termijn van de TRAXX-locs, die uitgerust zijn met ETCS 2, is voor minimaal 2 jaar afgesproken. De TRAXX-locs zijn ook één van de kanshebbers om de locseries 22 en 25 te vervangen door 60 tweespanningsmachines (3000V=25000V~). Indien deze machines worden geleverd, zouden alle locs van de reeks 13 uit de goederendienst terug kunnen ingezet worden voor reizigersdiensten omwille



van zijn hogere topsnelheid en de compatibiliteit met III-stuurstandrijtuigen. De reeksen 23 en 26 moeten normaal nog tot 2012 meegaan, maar gaan zeker buiten dienst na de verplichting om minimaal ETCS (TBL1+) als beveiligingssysteem te bezitten.

Nieuwe HSA-treinstellen

HSA (Nederland) heeft bij de Italiaanse fabrikant AnsaldoBreda zestien nieuwe hogesnelheidstreinen besteld. De Belgische NMBS heeft daar eveneens drie identieke treinen besteld. De treinen zijn ontworpen door het prestigieuze designbureau Pininfarina. Ze zijn aantrekkelijk ingericht en voldoen optimaal aan het beeld dat de reiziger heeft van modern en snel treinvervoer. De eerste testritten vinden plaats ten vroegste einde 2007.

Feiten & cijfers nieuw HSA-materieel

- Maximale dienstsnellheid 250 km/u
- 8 enkeledeks-rijtuigen met volgende op-eenvolging: motorwagen met stuurpost + rijtuig + motorwagen + rijtuig + rijtuig + motorwagen + rijtuig + motorwagen met stuurpost. Technisch gezien bestaat het treinstel uit twee gelijke helften van vier rijtuigen, met elk een stroomafnemer voor 1500V, 3000V en 25000 V/50Hz, totaal dus zes stroomafnemers.
- Aandrijvende wielen: 2 x 8 = 16
- Tractie-installatie: Elektrisch met IGBT-inverters en 2 omvormingsgroepen (één per treinhelft)
- Geïnstalleerd tractievermogen: 5,5 MW
- Max. acceleratie: 0,57 m/sec²
- Max. normale remvertraging: 1 m/sec²
- Max. noodremming: 1,2 m/sec²
- Max. helling: 35 promille (= 3,5%)
- Remsysteem: type Electro-pneumatic + pneumatic UIC - schijfremmen
- Beveiligingssysteem: ETCS1/2 - TBL1+ - Memor stop - ATB - ATB NG
- Totaal zijn er 546 comfortabele stoelen waarvan 127 in eerste klas en 419 tweede klas
- 2 rolstoelplaatsen bevinden zich in de

Foto boven:

De Frans FRET locs 67594 + 67543 te Antwerpen-Schijnpoot op 11 mei 2006.

foto: Alain Janmart

- eerste klasse met 1 aangepast toilet en verder 4 normale toiletten verdeeld over de trein.
- goede toegankelijkheid vanaf het perron
- geluidloze binnendeuren
- stopcontacten in de eerste klas
- voldoende bagageruimte
- 'no-phone zone' of GSM-loze zones
- Auditieve en visuele informatie met displays zowel binnen, als aan de buitenzijde van de rijtuigen
- cateringautomaten in tweede klasse en treincatering met trolley in eerste klasse
- Rijdt om het kwartier tussen Amsterdam, Schiphol en Rotterdam, waarvan elk half uur door naar Breda.
- Om het uur is er een 'internationale trein' Amsterdam - Brussel Zuid en terug die niet in Brussel Centraal en Noord stopt, noch Mechelen, Berchem, Noorderkempen of Breda aandoet.
- Om de twee uur is er een tweede internationale trein Den Haag - Rotterdam - Breda - Noorderkempen - Antwerpen Centraal - Mechelen - Brussel Centraal - Brussel Zuid.

E.H.

Infrastructuur

Lijn 10 Zwijndrecht – Waaslandhaven

Halfweg de maand juni werd de bovenleiding aangesloten op de bestaande lijn 59 (Antwerpen – Sint Niklaas – Gent). Hierdoor zouden er reeds elektrisch gesepte goederentreinen rechtstreeks naar de Waaslandhaven in Kallo kunnen rijden. Wel is het zo dat er tijdens de wekdagen treinen vanuit de Waaslandhaven vertrekken met slechts één dieselloco reeks 77 / 78. De goederentrein rijdt dan tot de zijsporen even voorbij de stopplaats Zwijndrecht op lijn 59. Ondertussen kwam er een losse elektrische locomotief vanuit Gent om de trein dan verder te slepen naar Zeebrugge of Gent-Zeehaven. Hierdoor worden er kostbare kilometers en aardig wat tijd bespaard. De ritten door de Kennedytunnel kunnen hierbij vervallen. Er dient wel telkens een rangeerder van uit de Waaslandhaven mee te komen om het aan- en afkoppelen van de locs te verzekeren. Goederentreinen vanuit Zeebrugge of Gent-Zeehaven rijden eveneens tot het wijkspoor van Zwijndrecht om nadien met een dieselloco verder naar de Waaslandhaven te rijden.



Station Leuven

Het Leuvense station ondergaat momenteel een grondige gedaanteverwisseling. Alle reizigerssporen krijgen een moderne en hoge futuristisch uitziende overkapping. Ook de onderdoorgang aan de westzijde is al bij de moderne tijd gebracht.

Foto boven:

HLE 2507 staat op 29 juni 2006 vertrekkenklaar voor een piekurtrein naar Mechelen. Het fleurige groen rond het snelheidsbord op het tegenoverliggende perron is "natuurlijke" begroeiing.

foto: Alain Janmart

De Lijn Antwerpen

Agressie op tram en bus

Naar aanleiding van een spijtig incident met fatale afloop op buslijn 23 werd er tussen de directie van De Lijn en diverse overheidsinstanties overeengekomen dat er meer toezicht komt op tram en bus te beginnen op de "gevoelige" lijnen. Er worden dan ook bijkomende stadswachten ingezet. Als directe maatregel werden de chauffeurs verzocht om zo veel mogelijk aanwezig te zijn op tram en bus, dit om het veiligheidsgevoel te versterken.

Aanrijding

Op 1 juni gebeurde er een lichte aanrijding tussen Hermelijn 7210 van lijn 11 en een vrachtwagen aan het atheneum. Oorzaak was het gezamenlijk vertrekken van de twee voertuigen. Gelukkig waren er geen zware gevolgen en bleef de schade beperkt tot een gesneuvelde ruit in de voordeur van de tram en enig oponthoud voor de daar passerende tramlijnen.

Extra Hermelijnen op lijn 10

Als aanvulling op ons vorig nummer nog even wat meer details bij de bijkomende inzet van extra trams op lijn 10. Zowel s'morgens als tijdens de avondspits reden er telkens (vier indien beschikbaar) bijkomende tramstellen. Deze diensten gingen oorspronkelijk van start met Hermelijnen, maar deze verdwenen spoedig en werden vervangen door koppelstellen PCC2. De Hermelijnen reden met film 10 naar de Melkmarkt of Stenenbrug in de andere richting.

Winterdienst tramlijn 12

Met het ingaan van de winterdienst op 2 september werd de in- en uitrij van de trams van lijn 12 gewijzigd. Voortaan rijden die eerst via lijn 4 tot aan de Marnixplaats en maken vervolgens rechtsonder om dan terug vanaf het kruispunt Brederodestraat en de Amerikalei naar de Bolivarplaats te rijden. Bij het einde van de dienst komen de trams vanaf de Bolivarplaats, rijden vervolgens tot de Marnixplaats en dan verder naar de stelplaats Hoboken. Vroeger reden alle trams rechtstreeks naar of van het Sportpaleis.

Foto onder:

Ten gevolge van de spoorwerken in de omgeving van de Gemeentestraat en ter compensatie van de omleiding van de buslijnen 21, bundel 410 en bundel 420, reden er de daaropvolgende weken versterkingsdiensten op lijn 10. Aanvankelijk waren dit Hermelijnen, maar meestal werden dit later gekoppelde PCC's. Hier zien we de 7217 op 31 mei in de Lange Nieuwstraat.

foto: Alain Janmart



“Nieuwe” museumtram

Op 1 juni 2006 werd er een korte tramrit gehouden met enkele museumtrams. De deelnemers werden met VA 7386 en motorwagen 6451 van het trammuseum naar de werkplaats PAL gebracht. Onderweg werd er onder meer gereden langs de pas vernieuwde sporen in de omgeving van het Astridplein. In de refter van PAL werd er een kleine receptie gehouden met het personeel dat motorwagen 4417 gerestaureerd had. Symbolisch werd de tram dan overgedragen aan het Vlatam. Daarna werd de tram ingereiden en overgebracht naar het museum aan de Groenenhoek. Onderweg werden er enkele stops ingelegd.

Schuilhuisjes

Er werd een gerechtelijke uitspraak gedaan in een conflict tussen de stad Antwerpen en de firma J.C. Decaux. Het betrof het contract voor het plaatsen van schuilhuisjes enkele jaren geleden in de districten Ekeren, Hoboken, Merksem en Wilrijk. In het totaal ging dit over ongeveer 200 schuilhuisjes. Omdat de firma Decaux in deze veroordeeld werd, begon deze vrijwel direct met het verwijderen van de schuilhuisjes. En wat stond te gebeuren, dat gebeurde natuurlijk. De nieuwe schuilhuisjes van de firma Clear Channel zijn nog niet klaar en zullen maar vanaf september geplaatst worden. Om toch wettelijk in orde te zijn met de verkeerswetgeving moest De Lijn zelf overgaan tot het plaatsen van tijdelijke halteborden en dito palen. De arme reiziger mag zich in afwachting eventueel voorzien van de nodige beschermende regenkleddij. De Lijn is in feite mee het slachtoffer van dit al meerdere jaren aanslepende conflict en zal eventuele klachten dan ook aan de stad overmaken.

keerlus Victor Roosensplein - Merksem

Deze keerlus in Merksem waarop tot voor enkele jaren terug lijn 3 zijn eindpunt had is definitief buiten dienst. Zij zal worden heringericht (parkeerplaatsen). Zij maakte deel uit van het akkoord tussen de wegbeheerder en De Lijn bij de herinrichting van het oude gedeelte van de Bredabaan. De daar verloren gegane parkeerplaatsen worden aldus gecompenseerd. De eigen tram en busbedding zorgt inmiddels wel voor een aanzienlijke tijdswinst voor de voertuigen van De Lijn. De nieuwe eindpuntfus aan Keizershoek werd al van bij de ingebruikname voorzien van een tweede spoor.

Elektronische wissels

De trambestuurders dienen steeds deze wissels in de juiste stand te leggen. Dit geldt natuurlijk voor het oprijden, maar is nu ook nodig bij het afrijden. Een elektronische wissel mag niet meer “open gereden” worden, maar dient vooraf met het wisselijzer in de juiste positie te worden gebracht. Dit is nodig omdat een elektronisch bediende wissel mechanisch



in zijn positie geblokkeerd wordt. Niet toepassen van deze regel kan een wissel eventueel ernstig beschadigen.

Lijnfilmen

Zoals de aandachtige lezer / reiziger heeft vastgesteld kregen diverse lijnen meerdere filmbeelden. Enkele zijn reeds bedoeld om te worden gebruikt voor toekomstige lijnuitbreidingen bv. 10 naar Wijnegem. Bovendien werden er bijkomende kleurcombinaties geplaatst voor de lijnen 11 en 15. Deze worden tot nader order niet gebruikt. Het is de bedoeling om in de toekomst de (RAL) kleuren van De Lijn ook te gebruiken in de diverse publicaties zoals netplannen enz. Toch komt het van tijd tot tijd voor dat er al eens een anderskleurige 11 te zien is in de Antwerpse straten of een 8 die al de Bolivarplaats als eindbestemming aangeeft.

“foutje”

De haltes op de vernieuwde Leien en ook op de Sint Bernardse steenweg zijn nog steeds niet afgewerkt. Zij werden (om ze toch te kunnen in dienst stellen) voorzien van een voorlopige houten leuning. Deze werd nog “snel” geplaatst door de firma die de wegwerkzaamheden uitvoerde. Inmiddels zijn we al een goed half jaar verder en is er nog steeds geen definitieve afwerking merkbaar. De bouwheer zelf was namelijk VERGETEN om het diverse straatmeubilair aan te besteden. Ook hier ook even vermelden dat er aanpassingen nodig zijn aan de koppen van de perrons van de grote overstaphalte aan de Nationale Bank. Daar blijkt de voorziene ruimte ten behoeve van de uitwaai van de trams toch wat te krap bemeten.

B.K. wielrennen

Op zondag 25 juni vond in Antwerpen het Belgisch Kampioenschap wielrennen plaats, en dit voornamelijk in het zuidelijke stadsgedeelte. Omdat die dag veel volk in de binnenstad werd verwacht,

werd de bevolking gevraagd om met tram en bus naar de stad te komen. Ter dier gelegenheid gaf De Lijn Antwerpen een folder uit met daarin de voorziene omleidingen. Dit bevatte naast een beschrijving van de gewijzigde of onderbroken reiswegen ook een handig kaartje. De tramlijnen 2, 3, 5, 8, 10 en 11 volgden die dag hun normale reisweg waarbij er gereden werd met Hermelijnen of gekoppelde PCC's. Omleidingen en onderbrekingen waren er op de andere tramlijnen. Lijn 4 werd beperkt tot het traject Hoboken – Antwerpen Zuid. Lijn 7 reed enkel tussen Mortsel en de Koninklijke laan. Lijn 12 reed vanaf de Nationale Bank via de lijn 8 naar de Lambertmontplaats. Lijn 15 werd tussen 12 en 18 uur vanaf Harmonie over lijn 2 afgeleid tot de keerlus Jan De Voslei. Lijn 24 reed vanaf de Nationale Bank via de lijnen 7 en 2 tot de Zwaantjes en dan verder tot Schoonselhof. Tussen 12 en 18 uur reed deze lijn evenwel vanaf de Nationale Bank via lijn 7 tot de Sint Pietersvliet. De buslijnen vanuit het noorden van Antwerpen 410, 420, 600 en 700 en varianten reden volgens hun normale reiswegen en dienstregeling. Voor de buslijnen uit het zuiden en zuidoosten waren er twee routes voorzien van en naar het stadscentrum. De zuidelijke route liep van de Kolonel Silvertopstraat via De Singel en de Bolivarplaats en de Scheldekaaien. Vanaf daar reed lijn 295 nog verder naar de Sint Jansvliet, lijn 22 via de Kronenburgstraat naar de Groenplaats en de lijnen 1/13, 290/292 en 500 naar de Rooseveltplaats. De zuidelijke route liep vanaf het kruispunt Grotesteenweg/Singel naar het NMBS-station Berchem. Vanaf het station ging het vervolgens verder via de Gulden Vliesstraat, Cuperusstraat en de Mercatorstraat. De lijnen 14, 17, 32 en 501/502 reden vanaf daar verder tot het Centraal station of de Rijnkaai. De lijnen 25 en 26 reden via de Plantin- en More-

**Foto linksboven:**

De pas gerestaureerde 4417 tezamen met de 6451 hielden op 1 juni 2006 even halt aan de Bolivarplaats.

foto: Alain Janmart

Foto rechtsboven:

Ter gelegenheid van het Belgisch kampioenschap wielrennen reed lijn 12 op zondag 25 juni vanaf de Nationale Bank verder over lijn 8 naar de Lambertmontplaats. Hier zien we het koppelstel 7136 + 7087 in de Nationalestraat.

foto: Alain Janmart

tuslei, Quinten Matsijslei, Frankrijklei en Britselei naar de Groenplaats. De lijnen 21, 190, 195, 196 en 297 reden via de Plantin- en Moretuslei en Quinten Matsijslei naar de Rooseveltplaats. De lijnen 6/34 en 23 tenslotte reden via de Plantin- en Moretuslei, de Quinten Matsijslei, Frankrijklei, Britselei en de Kasteelpleinstraat naar het Zuid. Er waren ook nog enkele andere kleine omleidingen of onderbrekingen op de buslijnen 9, 14, 17, 21, 22, 25, 26, 32 en 36. Deze laatste lijn reed niet tussen 9u42 en 13u12, periode dewelke de Waaslandtunnel (ook Konijnepijp genoemd) geheel werd afgesloten. Dit geheel had ook zijn invloed op het in- en uitrukken van de betrokken tram en buslijnen.

Reclametrans

- 7004 Ricoh sinds juli 2006
- 7007 Nokia sinds juli 2006
- 7043 Martini inds juli 2006
- 7047 Hitachi sinds mei 2006
- 7054 Garfield 2 sinds mei 2006

Transfers Hermelijnen

Naast de gewone transfers van Hermelijnen uit de eerste reeks 7201 – 7231 werden er de voorbije weken ook intern enkele trams uitgewisseld tussen de Kust en Antwerpen. Voor deze transporten wordt de transporteur Van Egdom uit Heist-op-den-Berg ingeschakeld die hiervoor de aanhanger gebruikt die hij van de toenmalige NMVB kocht. De NMVB had de aanhanger destijds zelf aangekocht om de BN trams te verplaatsen tussen de fabrikant in Brugge en de kust of Jumelet, of ook voor interne verplaatsingen. In ons vorig nummer konden we nog net een foto publiceren van de 7266 die op zondag 11 juni te maken kreeg met een brand. De schade blijkt toch niet zo groot maar omwille van garantiebepalingen blijkt hij nu toch richting Duitsland te moeten. De (nog te verstevigen) 7206

vertrok vanuit PAL op 31 maart en was terug op 12 mei. De 7219 vertrok op 5 april en was terug op 19 mei. De 7211 vertrok op 5 mei en was terug op 21 juni. De 7212 vertrok op 12 mei en keerde terug op 28 juni. De 7226 vertrok op 21 juni en keerde terug op 4 augustus. Ondertussen vertrokken ook nog de 7231 op 28 juni en de 7204 op 12 juli. (al deze data hebben betrekking op het laden of lossen van de trams). Bijkomende transporten gebeurden er met de 7236. Deze keerde terug van de kust naar Antwerpen op 21 april en dan terug naar de kust op 10 mei. Ook de doorgebrachte 7266 kwam van de kust op 14 juni in Antwerpen aan en zou dus voor herstelling verder naar Duitsland moeten. Ter compensatie voor het grote tekort (sic) aan trams aan de kust vertrok de 7246 op 25 juli richting Noordzee. Elke gezond denkende mens kan zich bij al dit over en weer gerij enkele bedenkingen maken. De wielen van een tram zijn aan de kust niet op dezelfde manier afgedraaid als in Antwerpen. Aan de kust moeten er ter hoogte van de deuren bijkomende treeplanken gemonteerd worden om de ruimte (de BN-trams zijn 20 cm breder dan de Hermelijnen) tussen tram en perron te overbruggen. Telkens moeten er nieuwe films geplaatst worden, moet de halteaanbidding en de radio aangepast worden. Om dan nog maar te zwijgen over de eigenlijke transporten zelf. Er was voorzien dat er zes Hermelijnen in het zomerseizoen zouden rijden. Dat waren dan de 7236 die aan de kust bleef na de zomer van 2005 en de vijf nieuwe 7266 – 7270. De 7271 zou dan als laatste in Antwerpen afgeleverd worden. Met het uitbranden van de 7266 worden dat dan wellicht de 7236 en 7246 plus de 7267 – 7271. Antwerpen heeft dan de 7201 – 7235, 7237 – 7245 en 7247 – 7266. (half augustus werd de 7271 nog niet opgemerkt in Antwerpen of Oostende).

Nieuwe autobussen

In augustus 2006 werd er gestart met de levering van 16 NEW A330 driedeurs-autobussen voor het Antwerpse stadsnet. Onmiddellijk werden er een aantal autobussen A 300 van de reeks 3081 – 3110 buiten dienst gesteld en overgebracht naar de stelplaats Tjalkstraat. Voor volgend jaar staat er nogmaals een levering van 14 autobussen op het programma zodat dan ook de rest van deze reeks A300 buiten dienst kan. Het lijkt er wel op dat de bussen die uitgerust zijn met een camera het langst in dienst zullen blijven.

Spoorwerken**Rooseveltplaats**

Het relaas van de spoorwijzigingen in het centrum kon U reeds in het vorig nummer lezen. Ter aanvulling toch nog het volgende. Vanaf maandagmorgen 29 mei 2006 kwam het tramverkeer op gang over de vernieuwde sporen met uitzondering van de dienstsporen en verbindingsbogen op het Koningin Astridplein. In de daarop volgende weken werd het spoor nog hier en daar op de juiste plaats gebracht. Dit liep echter niet van een leien dakje. De werkers werden niet alleen geplaagd door de tijdsdruk -het is de bedoeling dat alles tegen 8 oktober 06 (verkiezingen) in orde komt- maar er was ook de hittegolf in juli. De felle zon zorgde er voor dat de nog vrij liggende sporen maar niet op de exacte plaats bleven liggen zodat men de bedding niet met beton kon volstorten. Toen de temperatuur eindelijk een beetje daalde was het dan weer de beurt aan de betoncentrales om enkele dagen te staken. Met enige weken vertraging kon men juist bij het ingaan van het bouwverlof toch de bedding verder afwerken zodat er ook terug busverkeer mogelijk werd. De reizigers kregen in die weken geregeld af te rekenen met mobiele haltes die om de

haverklap verplaatst werden. Ook de trambestuurders kregen te maken met dit fenomeen en werden met de nodige stekelige opmerkingen van de reizigers geconfronteerd. Met het terug rijden via de normale reisweg van de buslijnen 410 en 420 verdwenen de extra trams op de lijn 10 tussen Melkmarkt en Stenenbrug. In augustus 2006 werd er gestart met de aanleg van de verhoogde haltes. De halte Rooseveltplaats voor de lijnen 10, 11, 12, 24 en bus 23 richting Melkmarkt en Schoonselhof/Zuid blijft op dezelfde plaats. In de andere richting komt er een nieuwe halte voor al deze lijnen ter hoogte van de inrit van de parking onder de Rooseveltplaats. Voor de lijnen 10, 24 en de buslijnen komt de halte in beide richtingen op het Astridplein dicht bij de premetro toegang. Een bushalte (lijnen 21 en 31) komt er langs de kant van het fastfood-restaurant en de tramhalte voor de lijnen 11 en 12 richting Deurne langs de kant diertuin. De bijzonder smalle haltes in de Gemeentestraat verdwijnen. We konden ondanks dat het vakantie periode was, inmiddels vaststellen dat het aan al de gemeenschappelijke haltes bijzonder krap en druk wordt. Aan de haltes mag er maximaal 45 meter tram halt houden. Dit kunnen dus 3 PCC's zijn of één PCC plus een Hermelijn of nog 2 PCC's plus één (standaard autobus). Een koppelstel PCC of Hermelijn en een gelede autobus is dus al te lang! Ook de verkeerslichtensignalisatie laat geen vlot tram- en busverkeer toe. Een neveneffect bij de herplaatsing van de sporen en de tijdelijke ophanging van de bovenleiding plus de extreme hitte was het sneuvelen van een groot aantal pantografen, meestal de tweede wagen van een koppelstel.

Afbraak tijdelijke brug

In één moeite door met de spoorwerken aan de Rooseveltplaats verdween op 11 augustus 2006 eindelijk - na amper 34 jaar - de tijdelijke noodbrug aan de Leien. Deze werd in 1972 geplaatst om het drukke tramverkeer zo vlot mogelijk te verwerken, dat omgeleid werd wegens de bouw van de premetro-as Meir - De Keyserlei. Uiteindelijk werd de knoop toch doorgemaakt en besloot men de brug nu nog te verwijderen voor de verkiezingen van 8 oktober 2006 en dit ondanks het uitstel voor de herinrichting van het noordelijk gedeelte van de Leien. Hier hadden de werken eigenlijk "naadloos" moeten gebeuren bij het beëindigen van de eerste fase. Nu staat het al vast dat er in het beste geval een vertraging komt van minstens twee jaar. Voor de al (dertig jaar geleden) in ruwbouw gemaakte wegtunnel in de as van de Leien, ter hoogte van de opera, is het de bedoeling om deze tunnel te verlengen tot voorbij het kruispunt met de De Keyserlei en hierbij gebruik te maken van de lokettenhal. Voetgangers en reizigers kunnen in dat geval natuurlijk het kruispunt niet meer



ondergronds kruisen. Hoe de omgeving er in de komende jaren zal uitzien is voor ons nog een groot vraagteken. Indien men de premetrokoker Kerkstraat / Turnhoutsebaan ooit in dienst neemt dan kan men niets anders dan ergens op de Leien terug aan de oppervlakte te komen. Hoe het dan verder moet met de aansluiting van de beloofde trambaan op het noordelijk gedeelte van de Leien zal de toekomst moeten uitwijzen. In het Pegasusplan van enkele jaren geleden stond het station 'Opera' getekend als KOPEINDPUNT voor de lijnen naar Oostmalle en Wommelgem. Wellicht meer nieuws binnen zes jaar (2012) bij de volgende gemeenteraadsverkiezingen.

Wat de eigenlijke afbraakwerken van de brug betrof had dit slechts een kleine inpakt op de tramexploitatie. De autobuslijnen moesten een lokale omleiding volgen. De vier passerende tramlijnen 10, 11, 12 en 24 werden op vrijdagavond omstreeks 20 uur onderbroken. Alle lijnen werden beperkt tot de keerlus Astridplein waarvan de terugkeerbogen nog maar net daarvoor in gebruik werden genomen.

Lijn 12 werd wel vanaf de terminus Sportpaleis over zijn oude traject (nu lijn 5) verlengt naar het Wim Saerensplein. Er waren ook een aantal wagens van lijn 24 die reden tussen het Schoonselhof en de Nationale Bank. Als extra attractie werd de laatst gepasseerde 24 stroomloos gezet aan de halte De Keyserlei dewelke in dezelfde sectie ligt. Omdat het de trambestuurder zijn laatste rit richting Hoboken was, kon deze brave man (en zijn reizigers idem dito) er niet mee lachen. De reizigers en de wattman konden maar op eigen houtje zien hoe ze verder ter bestemming raakten. Het gekoppelde stel PCC's werd enige tijd later met een Unimog versleept. De onderbrekingen werden voorzien tot ongeveer 11 uur zaterdagmorgen, maar de afbraak van de brug en het herplaatsen van de bovenleiding verliepen zo voorspoedig dat er

reeds bij aanvang dienst terug normaal tramverkeer mogelijk was.

De inritten richting stelplaats Hoboken gebeurden voor lijn 12 via de premetrolijnen 3 en 2 en voor lijn 24 vanaf het Astridplein via lijnen 11, keerlus Groenenhoek en dan verder via lijnen 8 en 2.

Sint Bernardse steenweg

Na het bouwverlof werden de spoorwerken in een snel tempo hervat. Eind augustus was al een groot gedeelte van het wisselcomplex Zwaantjes geplaatst. Dit ligt nagenoeg op dezelfde plaats dan het oude. Ook aan de andere kant van de werf schieten de werken goed op.

Tussen de Abdijstraat en de Silvertopstraat (Kielpark) was de spoorbedding reeds in juli gebruiksklaar. Ondertussen is men volop bezig met het plaatsen van de bovenleidingsmasten en draad.

In de week van 21 augustus 2006 werd er gestart met de aansluitingsboog op het kruispunt Sint Bernardsesteenweg en Silvertopstraat. Via nachtwerk kan dit stuk dan aangesloten en nog eind augustus in gebruik worden genomen. Wanneer men de planning kan aanhouden wordt de richting stad aangesloten in de week van 28 augustus, de richting Hoboken een week later. Gelet op de complexiteit van de werken aan de Zwaantjes volgt de ingebruikname in de volgende weken (eind september). Hier moeten een groot aantal aansluitingen in één enkele keer gebeuren en mag er niets mislopen met de in- en uitrij van de trams van de loods Hoboken. Later volgt er nogmaals een onderbreking wanneer de aansluitingen definitief vervangen worden met prefab elementen.

Enkele honderden meter na de Zwaantjes richting Schoonselhof werd door de Duitse specialisten een spaninrichting voor de bovenleiding geplaatst. Voor zover we kunnen nagaan is dit de eerste dergelijke installatie te Antwerpen.

Emiel Banninckstraat

Begin september waren de spoorwerken nog steeds niet gestart voor de verlenging van lijn 8 vanaf de Lambermontplaats over een driehonderdtal meter tot bij het nieuwe gerechtshof aan de Bolivarplaats (gezamenlijke terminus met lijn 12). Er zouden pas voor 2007 budgetten voorzien zijn voor dit kleine stukje. De nog aanwezige oude sporen zijn in slechte staat en de dwarsliggers zijn uiteraard niet veel meer dan 'sponzen' na al die jaren aanwezigheid.

A.J. & L.C.

**Foto linksboven:**

Een zicht op de nieuwe tram- en busbaan chaos gefotografeerd van bovenop de noodbrug op 7 augustus 2006, enkele dagen voor deze eindelijk afgebroken werd. foto: Luc Couscheir

Foto rechtsboven:

Rond 19u30 passeerde dit stel van lijn 24 op 10 juli als één der laatste trams aan de Rooseveltplaats met als decor de noodbrug. De volgende morgen was de brug verdwenen. foto: Luc Couscheir

De Lijn Vlaams Brabant

Lijnnummers:

In de entiteit Vlaams Brabant kregen een aantal buslijnen een ander lijnnummer. Het lijnnummer 571 (schooldienst) wordt opgenomen bij de reguliere diensten van lijn 128 Brussel - Ninove. Hetzelfde gebeurde met de LEN2 die opgaat in de lijnen 162 en 164. De marktdienst Halle - Lembeek krijgt het nieuwe nummer 156. Ook in de regio Tienen zijn er enkele nieuwe busdiensten. De lijn Tienen - Sint Truiden krijgt het nummer 313, de schooldienst Halen - Hagen - Tienen heeft het nummer 542 en tenslotte krijgt de marktdienst Nerm - Hoegaarden - Tienen het nummer 662. Tenslotte werd de vroegere lijn 142A vernoemd in 360. Enkel de lijnen vanuit Brussel naar de richting Halle en omstreken wachten nu nog op hun nieuwe lijncijfers in de plaats van de tot nu toe gebruikte letters.

Stadsnet Leuven

Vanaf zaterdag 6 mei 2006 werd de belangrijkste Leuvense stadslijn 2 opgesplitst in de lijnen 1 en 2 en kreeg streeklijn 310 een nieuwe reisweg en dienstregeling. De belangrijkste reden waren de veelvuldige vertragingen in het centrum van Leuven en de capaciteitsproblemen. De buslijn 2 wordt (omwille van de doorrit van het echte centrum), gereden met de kleinere midibussen en bedient bovendien de universiteitscampus. Tot nog toe was de reisweg van lijn 2 als volgt: Heverlee, Campus /Boskant - Kortrijk-Dutsel. Voortaan rijdt lijn 2 enkel nog tussen de Campus Heverlee en Kessel-Lo, Hulsberg. Het traject Kessel-Lo,

Hulsberg - Holsbeek - Kortrijk-Dutsel in relatie met Leuven wordt alleen nog verzekerd door buslijn 310. De nieuwe lijn 1 bedient de Haltes Boskantlaan II, Prinses Lydialaan, Prosperdreef, Wezenplein, De Jacht en Jachtlaan. Van de buslijn 310 (Leuven- Aarschot) wordt de reisweg als volgt gewijzigd. De bus rijdt via de Eenmeilaan te Kessel-Lo. De reizigers uit Holsbeek, Kortrijk-Dutsel en verder reizen voortaan vlugger van en naar Leuven. Er wordt een halte voorzien op de Eenmeilaan. De bus rijdt voortaan altijd door naar het centrum van Leuven. Overstappen te Kortrijk-Dutsel of te Holsbeek hoeft niet meer. Het traject Kessel Lo, Hulsberg - Holsbeek - Kortrijk-Dutsel wordt alleen nog verzekerd door lijn 310 en niet meer door stadslijn 2. Op dit gedeelte gaan voortaan de standaardbussen van lijn 310 voor meer comfort zorgen. Ook worden de frequenties aangepast.

Lijn 1 rijdt in de week om het uur in de daluren en om de 30' in de spits. Op zaterdag wordt er in de voormiddag gereden om het uur en na de middag elke 30'. Op zondag wordt er elk uur gereden.

Lijn 2 rijdt gedurende de week de gehele dag om de 8 minuten, zaterdag alle 15', en op zondag alle 30'. Op het gemeenschappelijk traject geeft dit tijdens de week 11 bussen in de spits, 9 tijdens de daluren, op zaterdag 5 bussen de voormiddag en 7 na de middag, en op zondag zijn er dit 3 bussen per uur.

Lijn 310 rijdt tijdens de spits alle 30 minuten en voorts elk uur in de daluren en tijdens het weekend.

Tenslotte blijven de vier ritten van de nachtbussen van lijn 2 op vrijdag- en zaterdagavond ongewijzigd. Ook de schooldiensten van de lijnen 520 Linden - Leuven - Heverlee en 639 Linden - Leuven blijven ongewijzigd.

Wijzigingen van de lijn HL

Wat stond te gebeuren is sinds 6 mei 2006 realiteit. Vanaf die dag is het gedaan met de "buurtspoorweglijn" HL en varianten. De twee varianten krijgen een apart lijnnummer nl. 170 en 171. De Lijn zorgt hiermee voor basismobiliteit op de RegioNet-as Brussel- Halle

Lijn 170: Brussel Kapellekerk - Sint-Pieters-Leeuw - Halle. Deze lijn rijdt via een licht aangepaste reisweg door het centrum van Sint-Pieters-Leeuw. Op weekdagen is er de gehele dag een 15 minutenfrequentie. Op zaterdag is dit alle 30' en op zondag elk uur.

Lijn 171: Brussel Kapellekerk - Brukom - Halle. Deze lijn volgt de Bergensesteenweg (N6) met bediening van de tewerkstellingszones en winkels. Tijdens de daluren wordt de reisweg beperkt tot Brukom, in de spits rijdt lijn 171 tot Halle. Op weekdagen en op zaterdag rijdt de bus alle 30 minuten, op zondag elk uur.

Lijn 144: Er komt bovendien een nieuwe weekendbediening op de lijn 144 Brussel- Sint-Pieters-Leeuw - Leerbeek. Op zaterdag doet lijn 144 het gehele traject, op zondag is het traject beperkt tot het gedeelte Brussel-Zuid - Sint-Pieters-Leeuw (centrum). Lijn 144 rijdt heel de week elk uur. Te Leerbeek zijn er aansluitingsmogelijkheden met een groot aantal lijnen 141, 153, 160 en 161). Naast de bestaande schoolbus 573 (Vlezenbeek - Halle) komen er twee nieuwe schooldiensten bij. Lijn 571 rijdt van Halle via Sint-Pieters-Leeuw en Anderlecht naar Dilbeek Regina Caeli. Lijn 572 doet de verbinding Zellik - Groot Bijgaarden - Dilbeek - Itterbeek - Anderlecht - Halle.

L.C.

MIVB

Op 4 september 2006 traden bij de MIVB enkele lijnverlengingen van metro en tram met aanpassingen van autobuslijnen in voege. Het geheel kadert in een veel ruimer plan "MIVB 2020", dat tegen 2020 tot een hernieuwd netwerk van metro-, tram-, en buslijnen moet resulteren.

- **Metrolijn 2** werd verlengd van het station "Clémenceau" tot station "Delacroix", gelegen net voorbij de slachthuizen van Anderlecht en het kanaal Brussel – Charleroi. Het is de voorlaatste fase in het rond maken van metrolijn 2 tot het Weststation
- **Tramlijn 56** werd verlengd van de Koning-Soldaatlaan tot aan de Brusselse Ring, via de Marius Renardlaan. Hierdoor wordt **buslijn 20** beperkt tot het nieuwe metrostation Delacroix en rijdt niet meer naar het Zuidstation, **buslijn 46** blijft de Neerpedestraat volgen tot of vanaf de Ring en verlaat het traject langs de M Renardlaan, en de paar ritten per dag van **buslijn 98** van het Erasmusziekenhuis tot het metrostation Coovi vervallen. Er komt een nieuwe **buslijn 75** vanaf dit metrostation naar de wijk Goede Lucht (Itterbeekselaan) via M. Wauterspl. - Bizet - Bracopsziekenhuis - Westland Shopping.

- **Tramlijn 94** wordt ook verlengd van het Wienerplein naar het metrostation Herrmann-Debroux. Ook enkele buslijnen worden daardoor mee aangepast. **Lijn 34** Naamsepoort - St Anna i.p.v. Transvaal.
- Lijn 41** Kalevoet - Wienerplein i.p.v. Herrmann-Debroux.
- Lijn 42** Viaduct E40 - Transvaal i.p.v. Wienerplein.
- Lijn 96** Beurs - Herrmann-Debroux i.p.v. St. Anna.
- Lijn 53** wordt verlengd van Mariëndaal tot het Militair Ziekenhuis in Neder-over-Heembeek en **lijn 84** zal ook s' avonds en op zondag rijden.

Op 26 februari 2007 treden heel wat meer veranderingen in voege, vooral aan het tramnet, met het opheffen van **tramlijnen 18, 52 en 91**. Wel komen er nieuwe **tramlijnen 51** Esplanade naar Stalle (grotendeels huidige lijn 52) en **tramlijn 97** van Louizaplein naar Stalle in bedrijf.

- **Tramlijn 52** rijdt op het nieuwe traject langs het kanaal. Fototip: met spoorwegbrug lijn 50/lijn 60 (Lakenbrug).
- **Tramlijn 81** rijdt via het IJzerplein (huidige lijn 18) naar het Zuidstation en Montgomery.
- **Tramlijn 82** rijdt vanaf het Zuidstation naar Drogenbos i.p.v. Montgomery.
- **Tramlijn 93** wordt Louizapl – Herr-

mann-Debroux

- **Tramlijn 94** wordt Houba de Strooper - Legrand (einde Louizalaan)

Buslijn 96 wordt opgeheven terwijl **buslijn 17** Beaulieu (metrostation) – Heiligenborre en **buslijn 79** Kraainem – Schuman nieuw in dienst komen.

Andere aangepaste lijnen zijn:

- Lijn 27 Andromeda - Zuidstation
- Lijn 28 Dailly - Konkel
- Lijn 38 De Brouckère - Danco
- Lijn 41 Danco - H - Debroux (halten aan ziekenhuis "Deux Alices" niet meer bediend) rijdt ook s' avonds
- Lijn 43 Heldenpl. - Disedelle (opvoering frekwentie)
- Lijn 60 Ambiorixplantsoen - Kalevoet
- Lijn 63 Kerkhof Brussel – De Brouckère
- Lijn 65 Maes - Centraal Station
- Lijn 66 De Brouckère - Bareelstratt (grens St. Lambrechts en St. Stevens Woluwe en Evere.)
- Lijn 80 Bourget - Naamsepoort
- Lijn 95 Beurs- Wiener
- Lijn 89 wordt gesplitst in lijn 88 Heizel - Machtenslaan (vroeger lijn 63) en lijn 89 Pannenhuis - Westland Shopping .
- Lijn 54 wordt gesplitst in lijn 54 Hertogpl. - Vorst en 64 Naamse Poort - Machelen

Luc De Coster

VALENCIENNES even de grens over.

Valenciennes

Dit is een industriestad gelegen in het Département du Nord en qua grootte vergelijkbaar met Mechelen. De agglomeratie bestaande uit een groot aantal kleine gemeenten telt ongeveer 250.000 inwoners. Het is per trein te bereiken via Mons en Quiévrain. Een andere mogelijkheid

Het komt niet elke dag voor dat in de nabije omgeving van de Belgische grens er een trambedrijf geopend wordt. De voorbije jaren berichtten we in Rail Revue reeds over het geplande tram (trein) net in Luxemburg dat nu blijkbaar toch in de startblokken staat, en plannen voor een soortgelijk systeem in Aachen. Waar het wel iets sneller ging is de Noord-Franse stad Valenciennes. In Frankrijk zijn er de laatste 20 jaar (terug) tramlijnen geopend in niet minder dan elf steden. In alfabetische volgorde hebben we: Bordeaux, Grenoble, Lyon, Montpellier, Mulhouse, Nantes, Orleans, Paris, Rouen, Strasbourg en sinds 16 juni 2006 ook Valenciennes. Bovendien zijn de werken voor de aanleg gestart of goedgekeurd in volgende steden: Angers in 2009, Brest in 2011, Nice in 2007, Reims in 2010, Toulon in 2011 en Toulouse in 2009. Er rijden verder nog steeds trams in Lille, Marseille met een grootschalige uitbreiding in de periode 2005-2009 maar momenteel tijdelijk buiten dienst en Saint Etienne, waar ook een tweede lijn op stapel staat. Alhoewel we in Rail Revue de gewoonte hebben om ons op het Belgische openbaar vervoer te focussen, willen we hier toch eens een uitzondering maken, en die amper 15 km over onze zuidelijke grens er bij nemen. Voor de geïnteresseerde is het zeker de moeite waard.

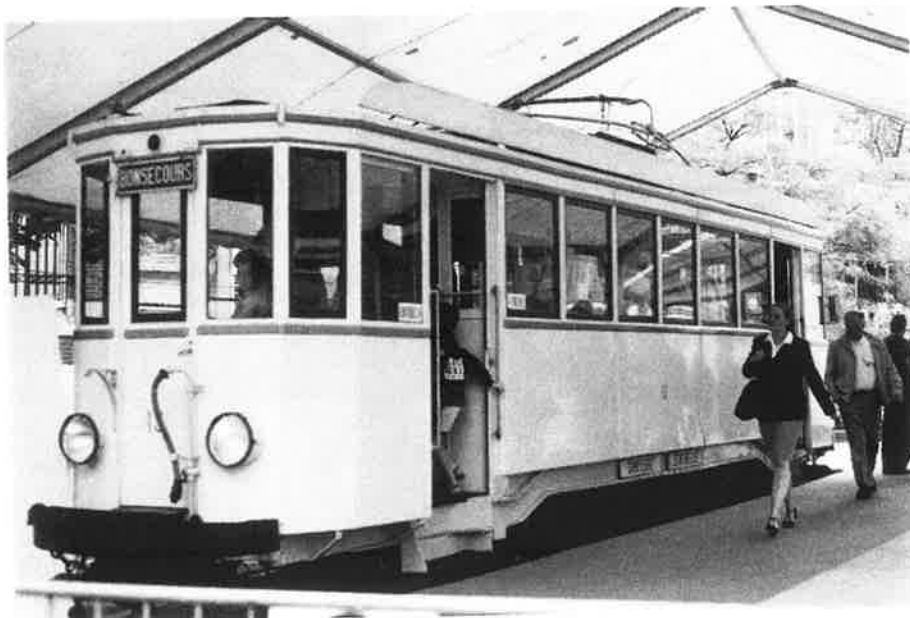
Foto linksonder:

Tramstel 20 op de overloopwissel aan het eindpunt Université, 1 juli 2006



Foto linksonder:

Op 17 september 2000 stond motorwagen 13 van het vroegere trambedrijf tentoongesteld. Deze tram behoort toe aan de vereniging AMTUIR.



(vervolg blz. 18)

voor de avonturiers onder onze lezers is om vanuit Tournai (Doomnik) met een TEC-bus naar Péruwelz te rijden en aldaar de grens over te steken en vervolgens de buslijn 14 van Transvilles te nemen naar Valenciennes. Deze buslijn heeft eveneens vertrekken aan de grens vanuit Bonsecours. Wanneer je echt veel tijd heeft kan je natuurlijk met de boot via de Schelde naar Valenciennes varen. Het is exact veertig jaar geleden dat de laatste tramlijn van het metersporige tramnet werd opgedoekt.

Het tramproject

Reeds in 1996 werden de eerste studies aangaande de constructie van een tram gemaakt. In die periode werd de bevolking bevraagd waarna er in 1997 bijkomende studies volgden. In 1998 werd de eerste fase van het project door de Franse Staat in overweging genomen. Reeds het volgende jaar werd het plan getoetst en ingepast in het geheel van verplaatsingen voor de agglomeratie. In juli 2001 volgde de goedkeuring waarop in 2003 de voorbereidende werken konden starten. Naast het verleggen van allerhande nutsleidingen maakt men in Frankrijk van de inpassing van een tramlijn in een stad gebruik om ook de gehele omgeving aan te passen. Zo kwam er een circulatieplan dewelke het doorgaande autoverkeer binnen het centrum beperkt. De eerste rails werden geplaatst op 7 september 2004. De eerste tramstellen werden in 2005 geleverd.

Lijn 1 bestaat uit twee gedeelten. De eerste sectie heeft een lengte van 9,5 km en heeft 19 haltes. Ongeveer 50% van het parkoers heeft een grasbedding. Ze loopt door vijf gemeenten (Famars, Aulnoy-lez-Valenciennes, Marly, Valenciennes en Anzin). Ze loopt vanaf de universiteit in het zuiden via het stadscentrum naar de wijk Dutemple in het noord-oosten. Ze bedient het SNCF-station en heeft directe invloed op ongeveer 51000 inwoners. Het project werd begroot op 243 miljoen €. Er zijn vijf aanknopingspunten met de autobuslijnen en vier P&R-plaatsen aan de

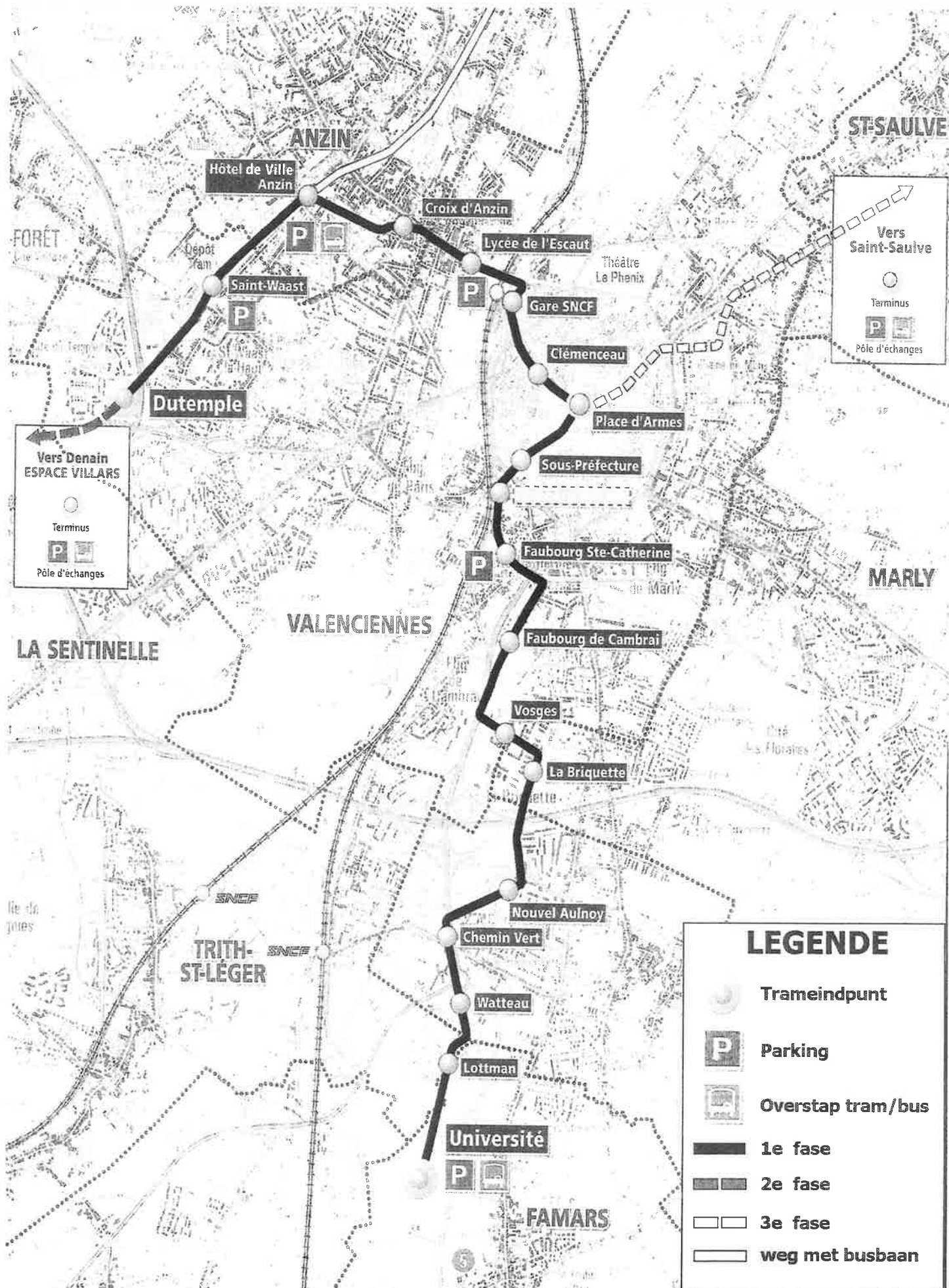
tramlijn. Om de tramlijn te kunnen inpassen heeft men diverse kunstwerken moeten aanpassen of zelfs nieuw moeten aanleggen zoals bruggen over de autosnelweg. Natuurlijk kwam er een geheel nieuwe stel- en werkplaats op een terrein van 10 hectare te Saint-Waast. De oorspronkelijke planning voorzag wel de opening voor 2003. Op 16 juni had de officiële inhuldiging plaats, de reizigers moesten nog even geduld hebben en konden dan vanaf 1 juli de tram gebruiken. In de tussenliggende periode werd de tramlijn letterlijk ingereden. Op 2 en 3 juli kon de bevolking gratis kennis maken met hun nieuwe tram (en het aangepaste busnet). Ook op 2 en 3 september bij de start van het nieuwe schooljaar waren er opendeur dagen.

Fase 2, verlenging naar Denain

Oorspronkelijk lag het in de bedoeling om de verlenging vanaf Dutemple naar Denain slechts aan te vatten na de ingebruikname van de eerste fase. Men heeft er echter de voorkeur aan gegeven om de bijkomende 8,5 km onmiddellijk te verwezenlijken zodat die reeds in 2007 in gebruik kan genomen worden. Dit gedeelte wordt aangelegd op een verlaten spoorbedding (spoorlijn Somain – Péruwelz) en kost dan ook maar 49 miljoen euro. Op dit gedeelte komt er één P&R en drie overstapplaatsen met de autobussen. Zij loopt over het grondgebied van vier gemeenten en zal 9 nieuwe haltes krijgen. De totale lengte voor de tramlijn komt dan op 18 km en kost 292 miljoen euro of ongeveer 16 miljoen euro per kilometer.

**Foto rechtsonder:**

Eveneens op 17 september 2000 stond ter promotie van het tramproject er deze mock-up van een Citadistram tentoongesteld.



Vers Denain
ESPACE VILLARS

Terminus








Pôle d'échanges

Vers
Saint-Sauve

Terminus

Pôle d'échanges

LEGENDE

-  Trameindpunt
-  Parking
-  Overstop tram/bus
-  1e fase
-  2e fase
-  3e fase
-  weg met busbaan

Stelplaats

Rollend materiaal

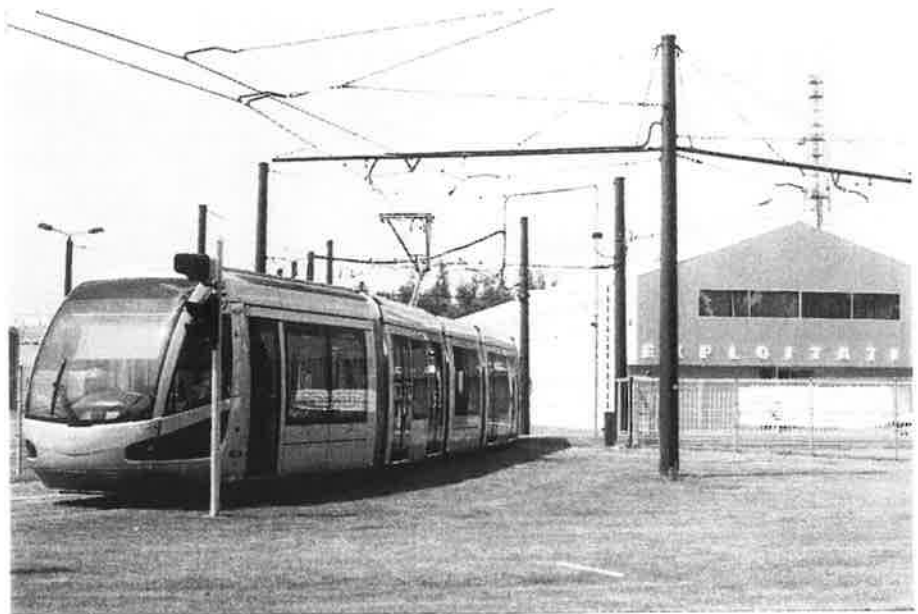
De Franse constructeur Alstom levert 21 tramstellen af van het type Citadis 302; oorspronkelijk 17 plus 4 voor de verlenging naar Denain. In de praktijk werden alle trams in één lot afgeleverd. Zij hebben drie bogies waarvan de twee uiterste gemotoriseerd zijn. Zij beschikken over een integrale lage vloer. De lengte is 33 meter, de breedte is 2,40 m en wegen leeg 39,5 ton. De capaciteit is 295 reizigers waarvan er 48 een zitplaats moeten bemachtigen (= 1 op 6). De volledig afgesloten bestuurderscabine is ondermeer voorzien van twee kleurenmonitors waarop de trambestuurder kan overzien wat er zich aan de buitenzijde van zijn tram zoal afspeelt. Uiteraard zijn het tweerichtings-trams omwille van de kopeindpunten.

Er werd een gloednieuw werkplaats- en stelplaatscomplex gebouwd voor tram en bus ter hoogte van de halte Saint-Waast in de nabijheid van het (tijdelijke) eindpunt Dutemple. De stelplaats is reeds op de groei voorzien. Er is plaats voorzien voor de eenvoudige uitbreiding van de huidige acht opstelsporen naar tien stuks.

Tramlijn infrastructuur

Zoals reeds vermeld rijden er tweerichtingstrams. Alle halten werden voorzien van perrons aan de zijkant zodat de reizigers dus rechts in de rijrichting moeten in- of uitstappen. Uitzondering vormen de haltes "Vosges" die oorspronkelijk bedoeld was als tusseneindpunt voor beperkte diensten en zou voorzien worden van een tussenliggend spoor. Dit werd wel gerealiseerd even voorbij de halte "Anzin Hôtel de Ville". Een middenperon is er ook aan de halte "Pont Jacob". Er zijn onderweg overloopwissels geplaatst ter hoogte van de haltes "Saint-Waast" (toegang tot de stelplaats), "Croix d'Anzin", "Gare", "Porte de Paris" en Jules Chevalier. Een aantal oorspronkelijke haltebenamingen zoals vermeld op de bijgevoegde kaart werden later gewijzigd. Lycée de l'Escaut werd Pont Jacob, Place d'Armes werd Hôtel de Ville, Faubourg de Paris werd Porte de Paris, Faubourg de Cambrai werd Nungesser, Nouvel Aulnoy werd Jules Chevalier, Watteau werd Campus Mont Houy en Lottmann tenslotte werd herdoopt in Moriaméz Recherche. P&R-plaatsen zijn er te Saint-Waast, Anzin Hôtel de Ville, Nungesser en Université.

Elke halte (in Frankrijk spreekt men meestal over "station") is uitgerust met minstens één ticketautomaat waar men een groot assortiment van vervoerbewijzen kan kopen. Men kan er zelfs zijn abonnement verlengen en zij accepteren zowel baar geld als een bankkaart. Elk ticket moet op de tram gevalideerd worden. Voor abonnementen gebeurt dit contactloos. Aan de haltes is er voorzien in een netplan en uurroosters. Er wordt gereden tussen 5u30 en 22u00. Op vrijdag en



zaterdagavond rijdt de tram tot ongeveer 23u30. In de winterdienst rijdt men tijdens de week elke 10 minuten in de basisdienst, in de spits is dit 5 minuten en s'avonds wordt dit 20 minuten. Op schoolzaterdagen is er s'morgens om de zes minuten een tram. Op zondag rijdt men elke 20 minuten tot omstreeks 14u30 en dan verder alle 15 minuten

De toekomst

Er worden twee verlengingen voorzien. Een eerste is een lijn vanaf het stadhuis van Anzin naar het 12 km verder gelegen Condé-sur-Escaut. Mogelijk wordt dit in eerste instantie een beschermde busas. Een tweede project met een lengte van 3,7 km loopt vanaf de halte Place d'Armes vanaf het centrum naar de richting Saint-Saulve. Hier is er kans op de aanleg van een tramlijn in een latere fase.

Foto boven:

Tramstel 14 rijdt de stelplaats te Saint-Waast binnen. 1 juli 2006

**tekst: Luc Couscheir
alle foto's: Luc Couscheir**

Foto onder:

Tramstel 14 voor het SNCF-station in het centrum van Valenciennes. 1 juli 2006



Een reis langs de Belgische grensspoorwegvakken

Vaststelling 1.

Er is in het ééngemaakte Europa zeker nog geen ééngemaakt grenstarief. Hierna volgen enkele prijsvoorbeelden van lokaal grensoverschrijdend verkeer die aantonen dat dit voor eenzelfde afstand aanzienlijk duurder is dan de tarifiering in binnenlands verkeer. Alle opgegeven tarieven zijn deze in 2e klasse zonder speciale reducties of toeslagen.

Frankrijk, de duurste

Dit betreft de verbinding Erquelinnes naar Jeumont op lijn 130a naar Frankrijk. Deze is op de kop af 2 km. Enkel kost dit de reiziger 4 euro, of zo maar eventjes 2 euro per km wat neerkomt op 80 BEF/km in oude Belgische frank. Voor ongeveer hetzelfde bedrag van 4 euro kan de reiziger bijna beter een taxi nemen die U thuis ophaalt en met alle comfort ter bestemming brengt. Deze prijs van 8 euro is geldig tot Hourpes, of 20 km van Jeumont. Voor de stations Landelies - Marchienne-zone en Charleroi Sud is het tarief 10,60 euro heen en terug. De afstand Charleroi Sud - Jeumont is 31 km. Wat er op deze verbinding opvalt is het verschil in prijs tussen de verre en de nabije stations. Dat bestaat niet op de andere verbindingen met Frankrijk. Voor Mons (Bergen) - Aulnoye 33 km, Doornik - Lille 25 km of Kortrijk - Lille 30 km is de prijs heen en terug steeds 8 euro. Deze biljetten voor het verkeer met Frankrijk zijn enkel op de betrokken baanvakken en stations te koop en heet officieel "Biljet TRAMPOLINE 1 dag".

Luxemburg

Hier zijn de prijzen een pak logischer. Om van Arlon naar Luxembourg-stad heen en terug te sporen (28,5 km) is de prijs 8,80 euro, vanaf het grenspunt Gouvy naar Troisvierges (10 km) is dit 5,60 euro. Vanuit de stations Vielsalm (21,3 km) is dit 6,80 euro en vanuit Trois ponts (33,3 km) betaalt U 8,80 euro, steeds h/t. U kan ook een biljet Trampoline kopen voor het station Clervaux (Luxemburg). Dit ligt 8,4 km verder en de prijs is steeds 3,20 euro duurder dan deze tot Troisvierges. Opmerking: wanneer U bijvoorbeeld in België gratis spoort en U koopt in voorverkoop een ticket vanaf Sterpenich Grens (19 km tot Luxembourg-stad), dan betaalt U hiervoor 10,80 euro. In een Luxemburgs station kan U dan verder reizen met een dagkaart van slechts 5 euro. Deze is niet alleen geldig op de treinen van de CFL, maar ook op de autobussen van de CFL, de AVL (Luxembourg-stad), de TICE in de omgeving van Esch en tenslotte de streekbuslijnen uitgebaat door de RGTR. Uit het voorgaande lijkt dat ook het grensverkeer met Luxemburg relatief duur is. Een grensticket heet hier "ESCAPADE 1".

Duitsland

Hier is er maar één enkel grenspunt voor reizigersverkeer. Dit is het baanvak tussen Welkenraedt en Aachen. Hier moet U verplicht rijden met de IR q Luik- Aachen via de "AIXPRESS". Voor de Thalys- of ICE-treinen bestaan er geen speciale tarieven voor grensverkeer en deze stoppen natuurlijk ook niet op de tussenstations! Hier gelden er twee verschillende tarieven. Wanneer U vanuit Liège (54 km) of Angleur (51 km) vertrekt met de AIXPRESS moet U eerst een EUREGIOTICKET kopen van 13,50 euro. Dit is een dagkaart voor 2e klasse geldig in het grensgebied België, Nederland en Duitsland en buiten op de trein ook geldig op de autobusdiensten. Op werkdagen is het geldig voor één persoon, op andere dagen is het te gebruiken als groepsticket voor maximum twee volwassenen en drie kinderen. Als U evenwel opstapt in Pepinster (33,6 km), Verviers Centraal (29,4 km) of Welkenraedt (16 km) dan kan U best terecht met het AIXPRESS-TICKET. Dit is het h/t biljet voor Aachen dat voor volwassenen 7,30 euro, en voor kinderen 4 euro kost. Hiermee kan U tevens gebruik maken van de autobussen in zone 1 van de stad Aachen. Het Aixpress-ticket is enkel te koop voor 2e klasse. Te Spa-Theux en Eupen kan U voor Aachen enkel terecht met een Euregioticket.

Opmerking: Vanuit Liège Guillemins kan U ook reizen met een Thalys-biljet voor Aachen maar hier betaalt U natuurlijk ook de verplichte reservering en zijn er de variabele tarieven, een erg dure zaak.

Foto onder:

Een L-trein Roosendaal - Antwerpen passeert op 23 maart 2006 de grens te Essen.

Nederland

Op het baanvak van Essen naar Roosendaal betaalt U ongeveer volgens de afgelegde afstand. Vanuit Essen (ook vanuit Wildert en Kalmthout) naar Roosendaal (9 km) kost een retourticket 5,40 euro in 2e klasse. Deze prijs loopt progressief op tot Ekeren (29,6 km) waar men reeds 7,40 euro moet ophoesten. Voor de Antwerpse stations zelf is er GEEN voordelig grenstarief voorzien.

Voor de verbinding vanuit Liège via Visé zijn er twee tarieven. Vanuit Liège (22,6 km) of Bressoux (16,8 km) is dit h/t 7,20 euro in 2e klasse tot Eysden of Maastricht 9 km verder. Vanuit Visé is het 4 km tot Eysden en 13 km tot Maastricht en kost het 5,40 euro.

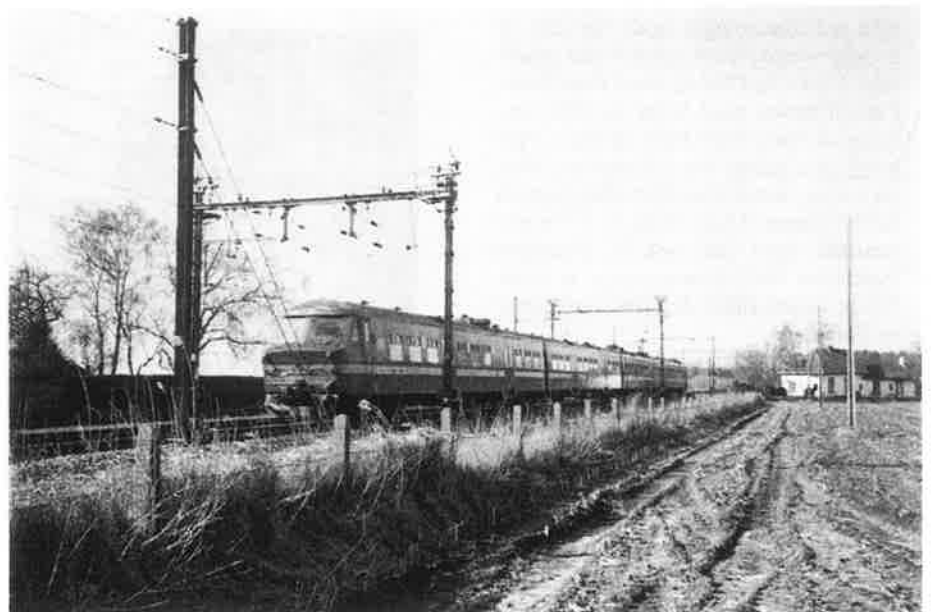
Hier blijkt uit dat vanuit Antwerpen naar Nederland sporen duurder uitkomt dan vanuit Liège. Een superdagretour voor de verbinding Liège - Maastricht is 3 euro (superdagretour 10,20€ en grensticket 7,20€).

Wanneer men de in België geldende binnenlandse tarieven vergelijkt met het voorgaande komt men tot de vaststelling dat de kortste verbindingen de duurste kilometerprijs opleveren. Voor de langere trajecten wordt het verschil wel kleiner, maar ze blijven toch duurder dan de binnenlandse tarieven.

Vaststelling 2

Er bestaat nu wel een Europa zonder grenzen, maar dit is zeker niet van toepassing op de Europese spoorwegnetten! Er is nog een heel lange weg af te leggen naar een tariefgelijkheid.

Tekst en foto: Noël Suys



De vliegende reporters (nieuws met een knipoog)

Op donderdag 11 mei (van dit jaar) omstreeks 11u00, was er een fout in de bovenleiding boven de wissel aan Berchem-station, waar lijnen 11 en 8 samenkomen. De herstelling duurde toch een tijdje. De wagens van lijn 8 reden het traject Bank - Centraal Station en zo via lijn 11 tot aan de Draakplaats waar ze een driehoek maakten. Lijn 11 keerde daar ook terug. Niet geweten is of een tram daar de bovenleiding had afgerukt, al waren er geen sporen te vinden van een levenloze tram met kapotte panto.

Volgens berichten van De Lijn keert de Gentse tramlijn 4 vanaf heden 'tijdelijk' terug op het Maria Hendrikaplein. Hoe lang is nu tijdelijk? Een halve dag is al tijdelijk, maar een jaar of méér kan dat ook zijn! We hebben in onze moderne woordenschat enkele woorden ter beschikking die alles kunnen betekenen en dus populair zijn bij politici en De Lijn. Het bekendste woord blijft natuurlijk 'onverwijd', alhoewel 'tijdelijk' best op alles en nog wat kan toegepast worden als niemand het echt nog weet. We wagen ons nog niet aan een pronostiek, maar we kunnen de lezers al geruststellen dat het woord 'tijdelijk' hier enkele jaren betekent, want er liggen alweer nieuwe plannen op de tekentafel met alweer nieuwe tramtunnels en dito busperrons onder en naast het Gentse Sint Pietersstation.

Spectaculair en onovertroffen waren alvast de omvormingswerken ter hoogte van het Antwerpse Astridplein in het lange weekend eind mei 2006. Climaxen waren er ook hier weer in overvloed, gaande van vastgereden vrachtwagens in de sporen, beschadigde waterleidingen, verknoeide spoorbogen en dergelijke

meer. Het valt ons op dat er altijd nog een extraatje achter de hand wordt gehouden voor mensen die wat later arriveren, want net als je denkt dat men alles de baas is komt er toch nog een bonus. Het moet gezegd dat maandagmorgen nog niet alles perfect was, maar daar hadden onze aannemers toch wat op gevonden. Een voorlopige afsluiting stond die morgen op de (nieuwe) spoorboog Astridplein - Carnotstraat. Dat zelfs een voorlopige afsluiting soms meer te betekenen heeft dan men denkt, werd ook een trambestuur(d)(st)er duidelijk toen die met een tramstel, na het verplaatsen van de afsluiting, toch in de val reed. Het ontbreken van een simpele bovenleidingsdraad liet het tramstel stroomloos vallen in de nog maagdelijke bocht. Nu de auto's daar geen files meer konden vormen (door het ontbreken van een wegdek), deden tientallen trams dit dan maar, met meer dan één uur stilstand voor de vier tramlijnen.

Aan de kustlijn werden alweer spik-splinternieuwe hermelijnen gesignaleerd met Antwerpse nummering. Eén van de eerste daden die men pleegt te stellen, is het aanbrengen van een ander, maar duidelijk groter nummer, dat de banden met de kustlijn flink moet laten benadrukken. Ook de stroomafnemer is niet goed genoeg en de opstapdeuren krijgen een breder opstapje. We gunnen ook de nieuwe hermelijnen graag wat vakantie aan de Kust, maar we worstelen wel met een vraag: waar zijn de 19 andere BN-kustrams dan, als er tijdens het hoogseizoen er maar 30 trams dienst hebben? We doen dus hier een oproep: mocht iemand een versholene BN-kustram gezien hebben die zich duidelijk van zijn taak wil verzaken, laat het ons dan weten.

Tja, het kon natuurlijk niet uitblijven: alweer gedonder (of beter gebliksem) met de bovenleiding, nu ook aan onze kust. Net voor de nieuwbakken 7266 brandde op zondag 11 juni 2006 de rijdraad door. Was het nu een daad van zelfverbranding of toch een "normale" bovenleidingsbreuk, het gevolg was dat deze hermelijn met slechts een luttele 2000 km op de teller, met een doorgebrande rijtuigkast en dito raamwerk moest afgesleept worden en allicht de zomer onder dak doorbrengt. Misschien een methode om de 19 weggestoken BN-trams toch eens in actie te zien!

En ook het grote spoor (we bedoelen de NMBS) liet begin juni zich nadrukkelijk opmerken met drie dagen ontredder spoorverkeer op de nieuwe lijn Brussel - Gent door bovenleidingsbreuken. Jazeker, in NMBS-vakjargon duidt men de lijn 50a nog steeds aan als 'de nieuwe lijn', en het klopt nog ook, want 'de nieuwe lijn' is pas in 1933 in gebruik genomen en is dus bijna 100 jaar jonger dan lijn 50!

Op de valreep kwam ons nog het nieuws ter ore dat men aan de Kust geen tweede kustnummer meer op de tijdelijk weggekaapte hermelijnen mag aanbrengen. We vermoeden sterk dat men in Mechelen dacht dat er vorig jaar niet 4 maar 8 hermelijnen op vakantie waren op de Kustlijn. Dat gewissel met nummers brengt ons toch misschien nog op een goed idee voor onze lezers, om een tijdlang de nummerplaat van je buurman te gebruiken indien je de laatste tijd wat veel geflitst werd... .

Bob & Erik

VERENIGINGSNIEUWS

Maandelijks Projectieavonden:

Antwerpen:

20u00, in "de Nieuwe Zurenborger" Dageraadplaats 4, Antwerpen

- vrijdag 22 september 2006
Rudy Van Iseghem: filmavond
MIVA, MIVB, STIC, STIL jaren 70, met tram en trolleybus

- vrijdag 27 oktober 2006
Herman & Noël Suys:
Een rondreis door het spoorse België

- vrijdag 24 november 2006
Raf De Landtsheer:
Trein- en trambeelden van het voormalige Oostblok.

- vrijdag 22 december 2006

Ronald Van Hee:

Tram en trein in en rond het Zwarte woud, Saarbrücken en Strasbourg

- vrijdag 26 januari 2007

Jaaroverzicht 2006

Brussel:

20u00 vergaderzaal Anneessens, ingang Fontainasplein

- vrijdag 13 oktober 2006:

De Coster Luc

Reeds 20 jaar verdwenen: Tramlijn 30 in Charleroi

- 10 november 2006: Geen vergadering

- vrijdag 8 december 2006:

De Coster Luc

Ook tramlijn 63 reed voor het laatst tussen Charleroi en Fontaine l' Evêque in 1986

Foto voorpagina:

Op 22 juni 2006 poseert de gewijzigde 2750, die speciaal is aangepast voor het rijden met M6-dubbeldekrijtuigen in dubbeltractie te Berchem,

foto: Alain Janmart

Foto achterblad bovenaan:

De Lijn West Vlaanderen 6052 alias Antwerpen 7236 passeert Raversijde op 27 juli 2005 in de richting van Oostende. Deze tram bleef na het zomerseizoen aan de kust.

foto: Luc Couscheir

Foto achterblad onderaan:

Op het garagerrein van pachter Latour bij Namur poseert deze A508. Deze bus rijdt op de verbinding tussen de P+R en het Naamse centrum. De bus werd oorspronkelijk geleverd aan Frankrijk, duidelijk herkenbaar aan de schuifraampjes bovenaan. Bouge, 28 mei 2005.

foto: Luc Couscheir

