



RAIL-REVUE

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

Zevenentwintigste jaar – Nr. 2

April – Mei - Juni 2012

ISSN 0773-0713

Afgiftekantoor: Wilrijk 1

P208887



COLOFON

Rail-Revue is een uitgave van VeBOV v.z.w. (Vereniging Belangstellenden in het Openbaar Vervoer) opgericht in 1976. (bijlage tot het Belgisch staatsblad van 9 september 1976) N.N.416.975.878

Verantwoordelijk uitgever: Luc Couscheir, Gladiolusstraat 5, 2610 Antwerpen (Wilrijk)

Secretariaat: Jan Vandecandelaere, Vredestraat 21, 8750 Wingene

Redactie, vaste medewerkers: Eddy Cassiers, Luc Couscheir, Erik Heylen

Vormgeving: Erik Heylen

Verzending: Luc Couscheir

Overname van gegevens is toegestaan mits bronvermelding.

Reproductie van artikels en illustraties, ongeacht onder welke vorm, kan enkel mits schriftelijke toestemming van de auteur en/of uitgever.

Inzenders blijven verantwoordelijk voor de door hen ingezonden artikels.

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

Algemene informatie over onze vereniging is te vinden op het webadres: www.vebov.be

Voor de toevallige lezer van Rail-Revue of deelnemer aan één van onze uitstappen: indien U belangstelling betoont voor VeBOV en Rail-Revue voortaan rechtstreeks thuis wenst te ontvangen, volstaat het om Uw persoon- en adresgegevens aan ons mee te delen. U kan hiervoor terecht op één van de bovenvermelde adressen. Na betaling van het lidgeld ontvangt U dan de vier nummers van Rail-Revue van het lopende kalenderjaar. U kan vrijblijvend deelnemen aan door VeBOV ingerichte uitstappen en bijeenkomsten.

Lidgeld 2012: België 23€, andere landen 27€

Bedrag over te maken op rekening van de Bank van de Post ten name van VeBOV v.z.w., Gladiolusstraat 5, 2610 Antwerpen (Wilrijk).

IBAN nummer: **BE10 0000 4667 6804** BICcode: **BPOTBEB1**

INHOUD VAN DIT NUMMER

Colofon _____	2
Verenigingsnieuws _____	3
De tramwagens van de T.V.L. (deel 3) _____	4
Spoorwegen _____	8
MIVB _____	12
Stads- en Streekvervoer _____	13
Oberhausen _____	19
Grensbaanvakken (deel 4) _____	20

Werkten mee aan dit nummer:

Raf Bonte
Eddy Cassiers
Jacques Cohn
Luc Couscheir
Erik Heylen
Jacques Peeters
Noël Suys

Afsluitdatum voor redactionele bijdragen volgend nummer: **15 augustus 2012**

WIJ DRUKKEN

huisstijlen - affiches - folders en flyers - gepersonaliseerde briefwisseling
geboorte- & communiekaartjes - wens- & verjaardagskaarten
huwelijksuitnodigingen - naamkaartjes / visitekaartjes
postkaarten - rouwkaarten - menu- & bedankkaarten
boekjes & brochures - thesissen, cursussen en boeken
misboekjes - banners, foto en canvas prints
architectenplannen - t-shirts en andere textielbedrukking
stempels, buttons en plastic cards - plastificeren & lamineren
foliedruk (goud en chroom) & vele afwerk- & inbindmogelijkheden



VERENIGINGSNIEUWS

Editoriaal

Beste lezers, het is slechts uitzonderlijk dat we ons in ons ledenblad en hobbyvereniging aan een editoriaal wagen, maar uitzonderlijke toestanden vragen om uitzonderingen. Het is met ontzetting dat velen onder ons geschokt werden op zaterdag 7 april 2012, bij het vernemen van het nieuws van de dood van een supervisor van de MIVB. Deze man, al vele jaren in dienst bij de MIVB, werd het slachtoffer van een agressie met dodelijke afloop, naar aanleiding van zijn tussenkomst bij een eerder banaal ongeval. Het is een gegeven waar we helaas meer en meer mee geconfronteerd worden in ons leven. Zulke zaken mogen we in geen geval tolereren. Laten we het a.u.b. leuk houden voor iedereen, reizigers, personeel en alle andere weggebruikers. Het bestuur van VeBOV biedt zijn oprechte deelneming aan aan de familie, vrienden en collega's van het slachtoffer.

Maandelijks bijeenkomsten

In juli en augustus zijn er geen geplande voorstellingen. Dat mag u er niet van weerhouden om met de vrienden gezellig bij elkaar te komen in "Paroza". Geniet allen alvast van een goed verlof met veel trein-, tram- en busplezier.

- 28 september 2012 Rudy Van Iseghem met beelden van diverse speciale tram- en trolleyritten.
- 26 oktober 2012 Erik Heylen brengt ons de seininrichting bij de spoorwegen in woord & beeld.
- 23 november 2012 Eddy Cassiers brengt ons deel 2 over Oostenrijk (met veldbaan item!).

Agenda

De vakantieperiode komt er aan waarbij sommigen onder u hun verlof zeker invullen met één of andere ontdekkingstocht met trein of tram. Dichter bij ons zijn er ook wel diverse interessante zaken te bezoeken. Een greep uit het aanbod:

- 7 en 8 juli: Scheldeland in Stoom www.stoomtrein.be
- 4 augustus: trammelant De Haan
- 11 en 12 augustus: 20 jaar Chemin de fer du Bocq www.cfbcq.be
- 15 augustus: 150 jaar spoorlijn Namur–Dinant
- 18 en 19 augustus: 150 jaar station Maldegem www.stoomcentrum.be
- 19 augustus: van 12 tot 17 uur, de tweejaarlijkse PCC-dag in de remise Frans Halsstraat te Den Haag met extra ritten www.htm.net of www.hovm.nl
- 1 september: beurs en parade vzw Poldertram in Lochristi
- 8 en 9 september: verjaardag Schepdaal
- 22 of 30 september: Stoomfestival CFV3V Mariembourg

Speciale rit met nieuwe Hermelijn.

Op zaterdag 20 oktober richten we in samenwerking met TTB een speciale rit in met een Hermelijn van de laatste reeks over een groot gedeelte van het Antwerpse tramnet. De nadruk zal liggen op de diverse recentelijk geopende lijngedeelten. We voorzien een 6 uur durende rit. Hou dus alvast de datum van 20 oktober 2012 vrij. Wij vertrekken om 10 uur op het Koningin Astridplein met het einde van de rit aldaar omstreeks 16 uur. Er is een middagpauze voorzien. Betaling van 15€ kan ter plaatse.

In voorverkoop betaalt u slechts 12 €.

Belangstellenden kunnen vanaf nu dit bedrag van 12€ storten op de VeBOV rekening BE10 000 4667 6804; BICcode: BPOTBEB1. In het vak mededeling vermeldt u "Hermelijn" en uw lidnummer. Meer details in Rail-Revue van september.

Trolleybussen

De liefhebbers van deze vorm van openbaar vervoer, helaas nu opnieuw uitgestorven in België, worden dit jaar verwend. In Duitsland zijn er dit jaar twee trolleybusfeesten. Een eerste werd gevierd op 23 juni in Esslingen (omgeving Stuttgart). In Esslingen rijden er negen Belgische Van Hool trolleys AG 300T. Helaas komt dit bericht wat laat en is de afstand van ongeveer 600 km wat veel, maar voor de liefhebber was het alleszins de moeite van de verplaatsing waard.

30 juni 2012, Solingen.

Nabij het Ruhrgebied ligt Solingen (naast Wuppertal met de Schwebebahn). De SWS-stelplaats, gelegen Weidenstrasse 10, 42655 Solingen, houdt een opendeurdag op 30 juni van 11 tot 17 uur, ter gelegenheid van de 60-jarige trolleybus-exploitatie. De inkom is gratis. Op het programma:

- gratis pendelritten tussen het stadscentrum en de stelplaats.
 - tentoonstelling van de SWS-voertuigen en deze van het trolleybusmuseum en bezoek aan de werkplaatsen.
 - rondritten met historische voertuigen tussen Solingen Burg (draaischijf!) en Vohwinkel (Schwebebahn). Prijs 3 €.
 - Voertuigen van andere Duitse netten en uit het buitenland.
- Inclusief de ex-Gentse 7411 in originele De Lijn kleuren.**

EXTRA:

Uitzonderlijke ritten met de ex-Gentse trolleybus 7411 op het net van Solingen op zaterdagen 14 en 28 juli 2012.

Deelname in de kosten: 15 € per persoon, ter plaatse te betalen. Duur van de rondrit op het hele Solingse net: 5 uur met de nodige fotostops.

Verplichte inschrijving bij: trolleybus11@trams-trolleybus.be of telefonisch: 04.277.90.93; fax 04.277.92.33.

De initiatiefnemer en eigenaar van de 7411, de heer André Corteil, kan u ook in het Nederlands te woord staan.

Bekijk de VeBOV-website voor bijkomende berichten.

Foto voorpagina:

Sinds 27 februari werd de premetro van Charleroi eindelijk weer een stukje langer. De stadsring werd rondgemaakt mits een nieuwe brug over de Samber. De lijn naar Gilly werd verlengd met enkele stations tot Soleilmont. Waarschijnlijk komt in het voorjaar van 2013 ook de vernieuwde verbinding met Gosselies in dienst. We zien hier de 7421 op 3 maart 2012 in het station Soleilmont. Foto: Jacques Peeters.

Foto achterpagina bovenaan:

Op een tentoonstelling ter gelegenheid van het 150-jarig bestaan van de spoorlijn 58 Gent – Eeklo stond Infrabelloc 6255 tentoongesteld in het station van Eeklo. Foto: Jacques Peeters, 13 augustus 2011.

Foto achterpagina onderaan:

Met mondjesmaat komen de nieuwe Hermelijnen in dienst. Groot verschil met zijn voorgangers is het duidelijk leesbare elektronische lijn- en bestemmingsdisplay. Op 29 mei 2012 was hij nog op weg naar de oude keerlus in Mortsel. Per 1 september moet hij verder richting Boechout. Foto: Luc Couscheir.

De tramwagens van de T.V.L.
(Tramways de la Ville de Luxembourg)
Deel 3

© foto's en tekst: Jacques Cohn
foto's 31 en 32: auteur J. Bazin

FOTO 25

De in vorige Rail-Revues nog niet voorgestelde motorwagen 5 vertrekt in oktober 1959 in de richting "Ville" (stadscentrum) vanop het vernieuwde stationsplein en rijdt daarbij op het rechterspoor een stel met twee bijwagens van lijn 4 voorbij.



FOTO 26

De oeroude bijwagen 109 in 1958 aan het station. Let nog eens extra op de spaakwielen, die ik in Luxemburg toen slechts nog op de reeks 107-111 heb zien rijden. Volgens één van de toen aanwezige "trammannen" zou de 109 tijdens de oorlog aan de Aachener Strassenbahn zijn "uitgeleend".

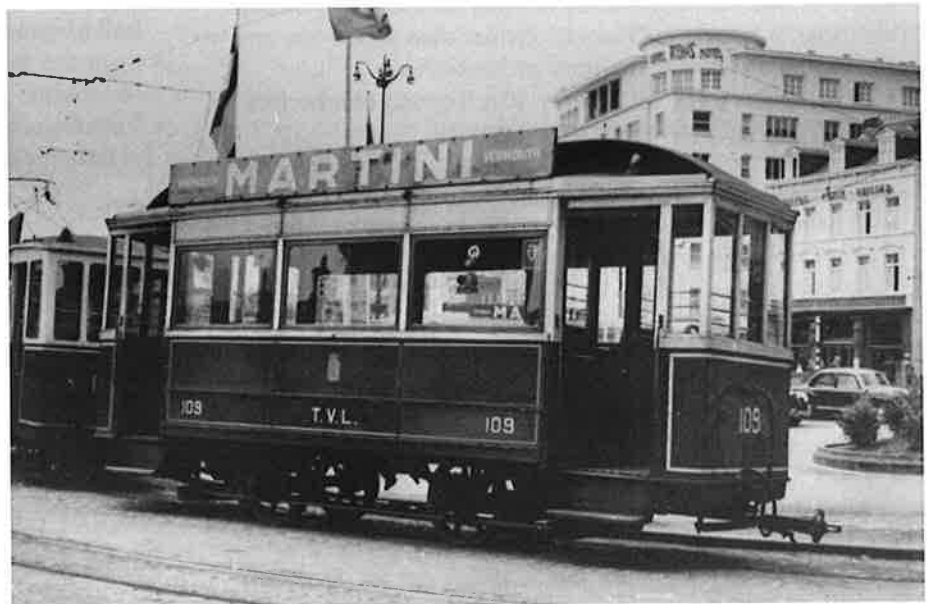


FOTO 27

Nogmaals een beeld van de 109, daterend van 1960. Blijkbaar kreeg hij in zijn laatste jaren nog een vernieuwd onderstel.





FOTO 28

Bijwagen 114 achter motorwagen 8 op lijn 4 naar Limpertsberg in maart 1960.

BOODSCHAP VAN DE AUTEUR

“Beste leden en lezers,
Ik heb met veel vreugde kennis genomen van mijn benoeming tot erelid van VeBOV. Met 85 jaar achter de rug is deze betuiging van een al langdurige vriendschap voor mij een buitengewone eer. Aan al mijn tramvrienden wens ik dan ook: laat ons bij beste gezondheid, de volgende 85 jaar trangebeuren afwachten! Ik hoop dan ook nog enkele jaartjes mijn foto's van 50 of 60 jaar geleden te mogen bekijken, om daarvan de meest interessante voor onze rubriek in Rail-Revue te publiceren. Nogmaals bedankt, en terug naar de beelden van de mooiste tramjaren.”

Getekend: Jacques Cohn



FOTO 29

Bijwagen 116, gefotografeerd in 1959.

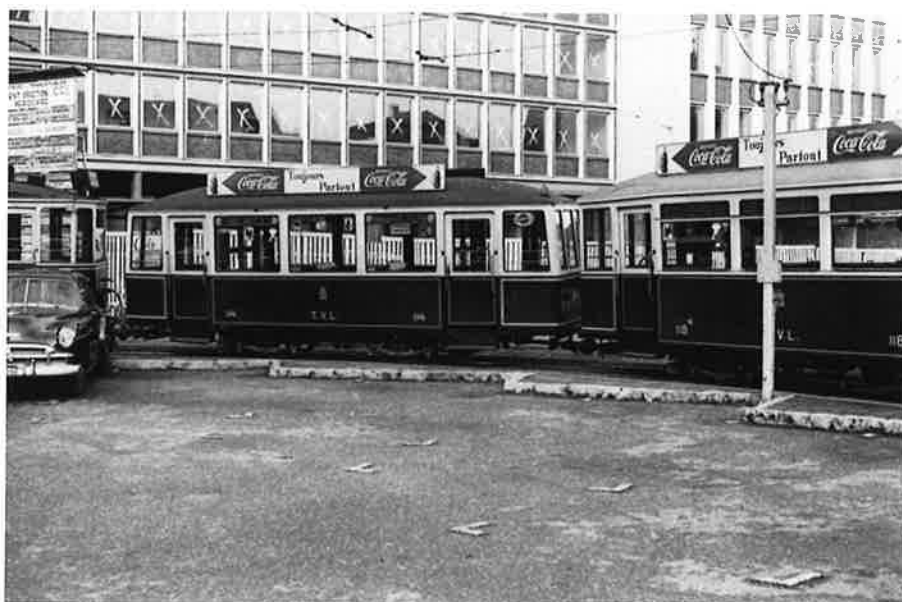


FOTO 30

Nogmaals bijwagen 114, samen met de 118 in een driewagenstel. Tramstellen bestaande uit een motorwagen en twee bijwagens reden eerder uitzonderlijk.

Tenslotte, om deze fotoreeks over de Luxemburgse stadstram af te sluiten, hierna nog twee afbeeldingen uit mijn archief, een geschenk van mijn vriend **J. Bazin**, die nu precies een jaar geleden deze wereld voor het tram-paradijs heeft verwisseld.

FOTO 31

T.V.L. motorwagen 27 van lijn 12 aan het eindpunt Rollingergrund.



FOTO 32

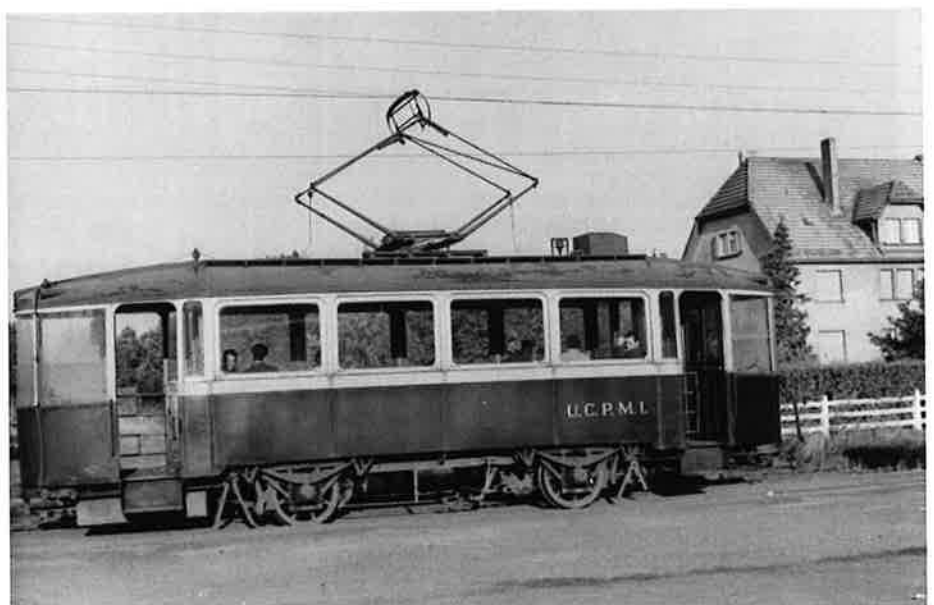
Motorwagen nummer 14 op lijn 6 te Bonnevoie.

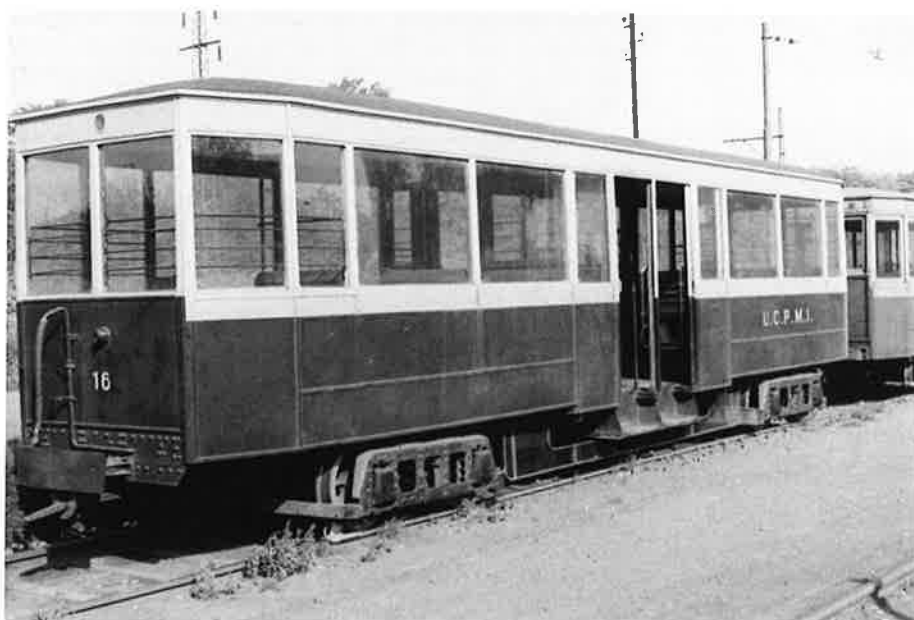
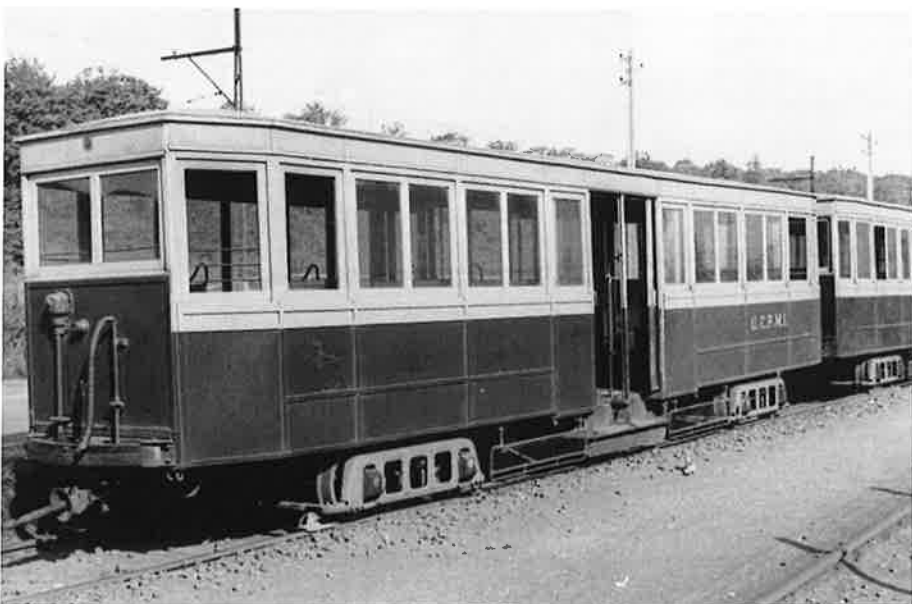
Rechtzetting:

Op foto 23 in ons vorige nummer, trekt motorwagen 7 niet de bijwagen 105, maar staat deze bijwagen op het naastliggende spoor in de eindlus aan het station.

HAGONDANGE

tekst op de volgende bladzijde
Motorwagen nummer 2.





HAGONDANGE

Laat ons nu even de zuidelijke grens van het Groothertogdom oversteken naar het Franse departement Moselle, naar de streek rond de stad Thionville.

N.v.d.r.: deze streek in het noordoosten van Frankrijk (Moezel en Elzas), bekend van de zware ijzerindustrie, stond in de loop der tijden ook sterk onder de invloed van wat we nu kennen als Duitsland. Nogal wat plaatsnamen in deze streek eindigen met ...ange. In het Duits was dit ...ingen. In ons geval Hagondange, was dit Hagendingen.

De tram vertrok aan het SNCF-station van Hagondange en maakte de verbinding met het gelijknamige stadje. Toen ik het in 1958 voor het eerst "ontdekte" was de naam van het bedrijfje in grote letters op elke wagen geschilderd. Deze luidde U.C.P.M.I. en was de afkorting van "Union des Centres de Production Métalliques et Industriels". Vrij vertaald (voor zover dat mogelijk is): "Productiecentra van Metalen en Industriële producten". Het was blijkbaar geen aprilgrap.

De tram reed na het station gedurende enkele kilometers verder door een industriegebied (metaalnijverheid) tot bij het stadje Hagondange. De totale lengte was ongeveer 5 km. Hij hield het nog tot 1964/65 uit.

In 1958 bestonden toen nog de twee motorwagens 2 en 3, tweecassers die sterk aan Franse standaardtrams van de vooroorlogse periode doen denken. Verder waren er toen nog de vierassige bijwagens 12 en 16 met middeninstap die hun RATP (Régie Autonome des Transports Parisiens) oorsprong van de Parijse buitenlijnen niet konden verbergen. Het is aannemelijk dat er destijds ook een motorwagen 1 en de bijwagens 11 en 13-15 hebben bestaan, maar die mocht ik jammer genoeg niet meer ontmoeten.

FOTO's

(hiernaast en onderaan de vorige blz.)

Boven: motorwagen 3.

Midden: bijwagen 12.

Onder: bijwagen 16.

© tekst en foto's Jacques Cohn
foto's 31 en 32: auteur J. Bazin

SPOORWEGEN

Een sterk Vlaams spoorwegbedrijf.

Het Vlaams Economisch Verbond (VEV), een ondernemersorganisatie, maakt zich ernstig zorgen over de bereikbaarheid van Vlaanderen in de nabije toekomst. Een lid van de VEV-studiedienst publiceerde hierover een nota, het lezen waard, al was het maar omdat hij een grote rol toebedeelt aan de trein. Hij pleit voor een sterk spoorwegbedrijf.

Het artikel refereert wel naar de periode 1996-2005. We kunnen hetgeen volgt vergelijken met de huidige toestand. De NMBS moet zich sneller aanpassen aan de marktevolutie. Het nieuwe NMBS-plan is strikt noodzakelijk en moet de basis leggen voor een moderne spoorwegmaatschappij.

- Prioritair is een productiviteitsstijging met minstens 30 %. Het terugdringen van het jaarlijks deficit moet ervoor zorgen dat het begrotingstekort en de exploitatierekening worden hersteld. Er moet een modern commercieel beleid gevoerd worden. Het personeelsstatuut moet aangepast worden aan de werking van een overwegend commercieel bedrijf.
- Aanpassen aan de open spoorwegmarkt aan de Europese richtlijn 91/440, met een splitsing tussen exploitatie en infrastructuur. *N.v.d.r.: zoals we ondertussen weten loopt hier op zijn zachtst gezegd wel één en ander mis. In het goederenvervoer rijden er inmiddels nieuwe privé-operatoren of rijden de "traditionele" bedrijven nu over de grenzen heen. In het reizigersverkeer gebeurt dit nu ook, maar of de reiziger er beter van wordt valt te betwijfelen.*
- De auteur schrijft dat de spoorweg zich moet toeleggen op de kernactiviteiten zoals HST, binnenlandse interstedelijke verbindingen, goederenvervoer in bloktreinen over lange afstand en stadsgewestelijk vervoer (GEN-net). *N.v.d.r.: dit komt er op neer dat al het andere moet worden afgestoten.*
- De realisatie van de IJzeren Rijn.
- Opdrijven van de capaciteit op de hoofdassen tussen de Vlaamse centra en Brussel.
- De realisatie van de HST-noord en de Antwerpse N-Z.
- De volwaardige spoorontsluiting van de luchthaven in Zaventem (Diabolo).

N.v.d.r.: We zijn er toch in zekere mate in geslaagd om een aantal van de geciteerde doelstellingen te realiseren, zei het dan wel dat het allemaal wat meer tijd vergde.

Poperinge vreest voor toekomst station.

Naar aanleiding van enkele geruchten over het overplaatsen van personeel, vreest het gemeentebestuur van deze plaats dat het station zou afgebouwd worden. Op weekdagen is dit station goed voor 530 opstappers, op zondag toch nog 488. Waarschijnlijk berust het op een misverstand en blijft Poperinge het eindstation van lijn 69.

Lachen met onze Desiro's?

Een Belgische krant bracht in december het volgende bericht: De treinbestuurders bij de Duitse Mittelrheinbahn, die al enkele jaren met de Desiro's rijden, hebben zo hun twijfels over de Belgische versie. Deze is 10m langer en 15 ton zwaarder, maar heeft blijkbaar lichtere motoren. De Artesis

SPOORWEGEN

Hogeschool vergeleek de technische fiches. Haar conclusie was dat er amper 3,6 seconden meer nodig zijn om tot een snelheid van 80 km per uur te geraken. Dit komt na 20 stops neer op één minuut meer. De zwaardere motorisatie zou wel een meerverbruik van 25 % met zich mee brengen. Daar staat tegenover dat de langere versie dan weer meer ruimte biedt aan de reizigers.

Besparingen Infrabel.

Een trouwe lezer bezorgde ons enkele artikelen uit een lokale West-Vlaamse krant. Het lezen alleszins waard.

Door de besparingen bij Infrabel gaan de grootschalige werkzaamheden voor de aanleg van de twee bijkomende sporen ter hoogte van Oostkamp pas in 2015 van start. Zoals bekend komt er een derde en vierde spoor tussen Gent en Brugge. Daarbij zijn de middelste sporen bestemd voor de snelle doorgaande treinen. De stoptreinen en het goederenverkeer komen dan op de buitenste sporen. De werken in Oostkamp omvatten de vernieuwing van een brug, de aanleg van de twee bijkomende sporen en de vernieuwing van het station. Voorzien is om de bouwaanvraag in 2013 in te dienen. De aanbesteding volgt dan in 2014 en als alles goed zit kunnen de werken dan in 2015 starten. De werken noodzakelijke onteigeningen en afbraak van een aantal woningen.

Er wordt in deze gemeente momenteel gewerkt aan een dossier in verband met het behoud en verplaatsing van het huidige, als monument beschermde, stationsgebouw.

Dit alles toont aan dat een spoor aanleggen geen eenvoudig gegeven is. Zelfs gewoon enkele vierkante meter weidegrond inpalmen maakt steeds een onderzoek noodzakelijk. Het is slechts wanneer over het hele traject alles administratief in orde is, dat er tot uitvoering kan worden overgegaan.

Spookbruggen afgebroken.

Op dezelfde spoorlijn 50A, maar nu tussen Brugge en Oostende, werd op 21 en 22 januari 2012 de tweede "spookbrug" afgebroken. De twee bruggen werden gebouwd in 1976 en waren bedoeld om de A18 vanuit Jabbeke met de haven van Zeebrugge te verbinden. Deze snelweg werd evenwel nooit aangelegd. Al op 17 oktober 2011 ging er één brug tegen de vlakte. Die over de spoorlijn volgde dus drie maanden later.

Er werd zwaar materieel ingezet om de brug mits gebruik van enkele krachtige betonscharen in stukken te kunnen "knabbelen". Tevoren werd de spoorbedding beschermd tegen vallend puin. Op maandagochtend kon het treinverkeer hernomen worden.

Gek genoeg waren er ook tegenstanders van de afbraak. Een aantal verenigingen gebruikten de bruggen al vele jaren als ontmoetings- en ontspanningsobject. Ook de vele bmx'ers zijn nu hun geliefde speelplein kwijt. Ter plaatse wordt er nu voorzien in een 4 hectare groot natuurgebied. Nu komt het: in dezelfde regio komt er nu wel een stuk A11 autoweg van 12 km tussen de expressweg Brugge-Zeebrugge en Westkapelle, waarschijnlijk opnieuw met bruggen.



Eén van de oudste tweedelige elektrische motorstellen in het station van Roeselare. De perrons werden hier recentelijk vernieuwd. De 180 werd gefotografeerd op 12 januari 2012. De stellingen 151-270 werden gebouwd tussen 1962 en 1965. Ze zullen de volgende jaren opgevolgd worden door de Desiro's.
Foto: Jacques Peeters.



Een iets minder oud tweetje is deze 992 (ex 723) gebouwd in 1974 en een vijftal jaar terug grondig verbouwd voor het toekomstige Brusselse GEN-net. Het is bijna een uitzondering dat we zo 'n stel een keertje op een lijn zien waar hij voor bedoeld is. Nog uitzonderlijker is het ontbreken van de graffiti op dit treinstel. We zien de 992 op 21 april 2012 in het station Ottignies.
Foto: Luc Couscheir.



De "oude" Beneluxloc 1183 aan kop van een P-trein samengesteld uit M5 rijkstrijtuigen rust tijdens het weekend uit. Zottegem, 4 februari 2012.
Foto: Jacques Peeters.



Materieel

Reeks 11

Deze 12 locomotieven die tot enkele jaren terug de tractie verzorgden in de Benelux trek-duwdienst, werden gedegradeerd tot het slepen van P-treinen tussen West- en Oost-Vlaanderen en Brussel.

Reeks 13

De IC en IR diensten die met I11 of M6 en een loc van deze reeks gereden werden, krijgen voortaan een loc van de reeks 18 als tractie. Enkel in de IC-J Brussel – Luxembourg en op de IR-s Antwerpen Centraal – Noorderkempen worden ze nog regelmatig in de reizigersdienst ingezet. Op de IC-J zijn zij nodig omdat de 18-en niet zijn uitgerust met MEMOR 2 beveiliging, voor Luxemburg verplicht. Bij de IR-s staat de loc in het midden van de treinen. Ook de zuster machines 3000-en van de CFL komen in België. Zij rijden op de IR-m Liers – Liège – Luxembourg.

Reeks 19

Op zondag 27 mei stond er in Liège-Guillemins een stel M6 rijkundigen met daaraan een loc van de reeks 19 voorzien van een GF-koppeling. Dit betekent dat deze reeks nu ook gehomologeerd is en ze dus spoedig in dienst kan komen ter vervanging van de treinen getrokken door een loc reeks 27.

Reeks 23

De inzet in P-treinen van wat nog restte aan locs van deze destijds omvangrijke reeks is nu feitelijk tot een einde gekomen. Deze diensten worden nu gereden met als tractiebron een loc van de reeks 27, die op haar beurt vervangen werd door de splinternieuwe reeks 18. Onder andere in Hasselt staan er een drietal 23-ers afgesteld. Ook in Liège-Guillemins werden einde mei nog steeds drie stuks gebruikt als opdruklok. Dat waren de 2309, 2311 en 2315.

Reeks 27

Hetzelfde lot als bij de reeks 13 is voor deze locs beschoren. Ze worden afgelost door de nieuwe reeks 18. Ze zijn nog wel veelvuldig aan te treffen op de IC-E tussen Blankenberge / Knokke en Liège-Guillemins, waar ze samen met de M6 dubbeldekkers, uitgerust met GF-koppeling, de dienst uitmaken. Het is niet denkbeeldig dat zo gauw er voldoende locs van de reeks 19 aanwezig zijn, die ook de GF-koppeling krijgen, ook hier de reeks 27 wordt vervangen. De 27 krijgt dan terug een klassieke schroefkoppeling.

Reeks 28

Deze gehuurde TRAXX-en worden gebruikt in de IC-B, de Beneluxdienst. Dit zal waarschijnlijk een einde nemen met het invoegen komen van de nieuwe dienstregeling van december. De NMBS gaf ze de nummerreeks 28.

Reeks 08000 "Desiro"

Heel voorzichtig laten deze stellen zich sinds half april zien op onze sporen. Met veel geluk kon je ze toen zien rijden op lijnen 25/27 als L-trein of in de IR-b Antwerpen – Brussel – Nivelles. Wanneer de levering en homologatie op kruissnelheid komen, kunnen de alleroudste motorstellen na meer

dan 50 jaar buiten dienst. Wellicht gaan ze richting schroot-hoop. Enkele kanttekeningen bij de Desiro. Op de plaatsen waar de zetels achter elkaar staan (coach opstelling), ziet men dikwijls op een wand en niet op een raam. Alhoewel voorzien van een lage vloer moet men eens binnen toch een verhoging op om een zitplaats te bereiken. Voor de fietsen is dezelfde opstelling gekozen als in de M6 dubbeldekkers. De plaatsen voor de tweewielers zijn naast de klapstoeltjes. Wanneer er al reizigers staan, kan men met de fiets blijven rechtstaan. Een aparte bagageafdeling is niet voorzien. Toch eerder een ongemak, juist nu er meer en meer gebruik wordt gemaakt van de combinatie trein + fiets.

Beveiliging

De NMBS wil in de treinen camera's installeren om de agressie tegen de treinbegeleiders tegen te gaan. Ze heeft daarvoor een dossier ingediend bij de Privacy Commissie. Als eerste komen de Desiro's aan de beurt. Dan volgt er een evaluatie en wordt er bekeken of het technisch en financieel haalbaar is om ook ander materieel uit te rusten. Vanwege hun leeftijd van meer dan 50 jaar zullen de oudste elektrische stellen alvast geen camera's meer krijgen. De gemaakte beelden kunnen enkel bekeken worden door de dispatching en het bevoegd veiligheidspersoneel. Het voorstel vanwege de vakbonden om ook alle perrons hiermee uit te rusten haalde het niet omwille van de gevoerde "openheid" die de NMBS voert en daar komt wellicht ook nog het financiële plaatje bij. Overigens heeft de federale regering beslist om 400 miljoen € te blokkeren op het investeringsbudget.

Privé-operatoren Cargo

Einde 2011 waren er 12 operatoren die van onze Federale overheidsdienst Veiligheid en Interoperabiliteit, een toelating hebben om op het Infrabel-net te rijden.

- Captrain onbeperkt + last mile (*)
- Crossrail (ex DLC) onbeperkt
- DB Schenker Rail gedeeltelijk
- ERS Railways onbeperkt
- Europorte gedeeltelijk
- Rail-Traxx onbeperkt
- Rail Feeding gedeeltelijk + last mile (*)
- RurtalBahn gedeeltelijk
- NMBS Logistics onbeperkt
- SNCF Fret onbeperkt
- Train Sport gedeeltelijk

NMBS Logistics heeft nog steeds 75 à 80% van het goederenverkeer in België in handen.

Nieuwkomer Rail-Traxx werd opgericht door Ronny Dillen die destijds samen met Lejeune DLC had opgestart, de eerste privéoperator in België. Na de fusie tussen Crossrail en DLC trok Ronny Dillen zich terug en richtte zijn eigen firma Rail-Traxx op. Hij verkreeg zijn toelating op 13 december 2010 en reed op 4 augustus 2011 zijn eerste trein. Als trekkracht gebruikt hij de PB 20, een Class 66, geleased van Ascendos. Europorte daarentegen is een filiaal van de Groupe Euro-tunnel, de exploitant van de kanaaltunnel.

(*) n.v.d.r. Met 'last mile' bedoelt men het afrangeren tot op de loskade of rangering op de fabrieksaansluiting.



Nieuwe tunnel

In januari 2012 heeft Infrabel de nieuwe tunnel in Dolhain-Gileppe in dienst genomen. De tunnel is 448m lang en het baanvak werd rechtgetrokken. De oude lijn die vrij bochtig was en over een onstabiel tracé liep, liet slechts snelheden toe tot 70 km/uur, de laatste jaren was dit zelfs nog amper 40 km/uur.

De nieuwe referentiesnelheid ligt nu op 90 km/uur. Op de plaats van het vroegere station Dolhain-Vicinal, later herdoopt in Limbourg tot het tenslotte in 1984 gesloten werd, is er nu een nieuwe stopplaats ingericht.

Diabolo

Sinds 10 juni 2012 rijden er treinen via de nieuwe lijn 25N en de Diabolo, de verbinding die langs de E19 snelweg tussen Mechelen en het Luchthavenstation loopt, officieel Brussel-Nationaal-Luchthaven. Bijgevolg is dit sindsdien geen kopstation meer. Er zijn nu rechtstreekse verbindingen mogelijk tussen bijvoorbeeld Leuven en Brussel of tussen Antwerpen en Brussel via de luchthaven zonder kop te hoeven maken. Lijn 25N is geschikt voor 160 km/uur en werd uitgerust met het ETCS1 plus nog de klassieke MEMOR-beveiliging. Op de andere verbindingssporen geldt een veel lagere snelheid. De nieuwe lijn takt af van lijn 36N ongeveer ter hoogte van het locomotievendepot van Schaarbeek en eindigt ter hoogte van kilometerpaal 19 van de bestaande lijn 25 op 1,5 km van Mechelen. De vertakking tussen de lijnen 25 en 25N is geschikt voor snelheden tot 90 km/uur. Momenteel rijden de treinen nog verder via de lijn 25, maar bij de vernieuwing van het Mechelse station komen er twee bijkomende, aparte sporen voor lijn 25N. Deze zullen geschikt zijn voor 160 km/uur en takken dan later in de omgeving van Mechelen-Nekkerspoel aan op de bestaande infrastructuur.

Ook de Europese wijk rond het station Brussel-Luxemburg en Schuman krijgt via de Josaphat- en Kunst-Wet-tunnel en lijn 26 zijn verbinding op de Diabolo. De verbinding komt ter hoogte van de Woluwesesteenweg via een nieuw viaduct. Samen met het in dienst nemen van de verbinding wordt de al sinds enkele jaren ingevoerde toeslag verhoogd. Deze gaat van 2 € naar 4 € per persoon, per traject en moet dienen om het project af te betalen. Het geheel is een Publiek-Private-Samenwerking van de tijdelijke vennootschap "Northern Diabolo NV".

De totale kostprijs is 540 miljoen euro. Infrabel bracht 250 miljoen in voor de bouw van de nieuwe lijn 25N. In 2047, na 35 jaar, wordt Infrabel eigenaar van de infrastructuur.

Alle dagen van de week gaat er een rechtstreekse trein rijden tussen Antwerpen en de luchthaven met een rijtijd van 34 minuten. In Mechelen gaat er een trein aansluiting geven op een tweede trein uit Antwerpen met een overstaptijd van 5 minuten. Met het ingaan van de nieuwe dienstregeling vanaf december zouden er dan twee rechtstreekse treinen per uur rijden.

Ook een aantal doorgaande treinen tussen Mechelen en Brussel, zoals de Thalys-treinen, zullen over de nieuwe lijn 25N gaan rijden.

Op de oude lijn 25 blijven de huidige IC's, de IR's en lokale treinen die zodoende wat meer ruimte krijgen en daardoor hopelijk vlotter en stipter zullen kunnen rijden.

Te verwachten is ook dat de nieuwe Fyra-treinen op de oude lijn 25 en koker 03 (meest oostelijke sporen) tot Brussel-Zuid zullen doorrijden. De reden is de overbelasting van de koker 01 (meest westelijke sporen) in de noord-zuid-verbinding en het teveel aan treinen in Brussel-Zuid aan de zijde van de Eurostar-treinen. Een overstap tussen Eurostar, de TGV en Fyra blijft in dat geval een lange wandeling.

Station Koksijde

Dit volledig vernieuwd station werd op 14 december 2011 ingehuldigd. Naast een nieuw gebouw werden er luifels gebouwd, het perron verhoogd en verlengd. Het gebouw ligt eigenlijk op het grondgebied van de stad Veurne maar werd gefinancierd door Koksijde. Veel had te maken met het wereldkampioenschap veldrijden van 28 en 29 januari 2012. Op zondag 29 reden er zelfs 8 extra treinen. Deze reden verder naar De Panne in afwachting van de terugritten.

Tankinstallatie

In samenwerking met de Zeebrugse Havenautoriteit en de GSV energie groep, heeft Infrabel op maandag 12 december een tankinstallatie geopend ten behoeve van de diverse treinoperatoren. Later volgt er een tweede in Genk. Er lopen studies voor meer installaties in Vlaanderen en Wallonië. Sinds enkele jaren huurt Crossrail (het vroegere DLC) een spoor in Montzen. De locs worden rechtstreeks vanuit een vrachtwagen bevoorrad.

Struikelmat

De NMBS gaat struikelmatten installeren om de diefstal van koper tegen te gaan. De struikelmat is gemaakt van een keiharde kunststof en wie er op staat gaat gegarandeerd onderuit. Volgens het Nederlandse ProRail mogen ze zeker niet als een wondermiddel worden gezien. In 2011 waren er bij Infrabel 751 diefstallen (2 per dag!) voor een waarde van 2,2 miljoen € en die voor meer dan 500 uur vertraging van de treindienst zorgden.

Seininrichting

Eind 2011 waren er al 25 elektronische blokposten (afgekort EBP) in dienst. In 2015 moet het hele net volledig elektronisch bediend worden. In een tweede fase zouden er in 2020 nog maar 10 elektronische seinhuizen in dienst blijven, namelijk: Brussel-Zuid, Brugge, Gent St.Pieters, Antwerpen-Berchem, Antwerpen-Noord, Hasselt, Liège-Guillemins, Namur, Mons en Charleroi. Mogelijk komt er toch nog een elfde bij in Libramont. De EBP's worden dan ook volledig computergestuurd waarbij ze de seinen aansturen volgens het vertrekur van de treinen. Hierdoor vervallen de operatoren van de eerste rij, de seingeverers. Ter vergelijking dit voorbeeld. Nu zijn er vier blokposten voor de treinen tussen Brussel en Eupen: B8 Brussel-Noord, B9 Leuven, B45N in Liège en B53 van Verviers. In 2020 wordt dit gereduceerd tot de EBP's van Brussel-Zuid en Liège-Guillemins.

Inmiddels zijn er al 2550 seinen (of 69%) met TBL1+ uitgerust. Deze kunnen de volgende jaren vlot op ETCS1 overschakelen. In 2015 moeten alle seinen in hoofdspoor TBL1+ hebben, in 2022 tenslotte alle ETCS1.

In een volgend nummer komen we terug op de vroeger gebruikte systemen.



Vanaf 2006 ging de MIVB een nieuwe schildering aan haar trams en bussen geven. Het klassieke “primerose” werd na vele jaren opgevolgd door een geelachtige tint getooid met blauwe vlakken. Begin 2006 werd er geëxperimenteerd met de nu gekende kleurstelling met als hoofdtonen goud en zilver zoals we die kennen van de tramreeksen 3000 en 4000 en de autobussen.

Op deze foto zien we de 7766 aan de terminus Dieweg van lijn 97. De zwarte sierstrepen werden niet verder toegepast maar anno 2012 rijdt deze tram aldus getooid nog altijd rond. Dieweg, 29 april 2012.

Foto: Raf Bonte.



Al geruime tijd wordt er gewerkt naast het kanaal naar Charleroi om voor lijn 51 een echte eigen bedding te maken. Om dit te realiseren rijdt/reed lijn 51 geruime tijd op enkel spoor tussen de Ninoofsepoort en het Klein Kasteeltje. De tram rijdt hier in de richting van de Heizel. Het spoor dat normaal gebruikt werd richting Ninoofsepoort heeft tijdelijk plaats moeten maken voor de aanleg van de eigen bedding.

Misschien misleidend, maar de foto van de 7948 werd wel degelijk in België gemaakt.

Vlaamse Poort, 29 april 2012.

Foto: Raf Bonte.



Op 25 maart vierden onze Brusselse vrienden van het MSVB hun 30-jarig bestaan middels een grote tram- en autobusparade. 's Morgens stonden er 30 voertuigen opgesteld tussen de Halfeeuwfeestpaleizen en Montgomery Square. Heel de namiddag werd er intensief gereden naar Tervuren en Stokkel. Deze parade kende een immens succes, niet enkel voor de liefhebbers, maar ook bij het “grote” publiek. We kunnen iedereen een bezock aan het trammuseum Woluwe of een tramrit naar Tervuren warm aanbevelen.

Voor de gelegenheid kreeg PCC 7169 een speciale publicitaire jas.

Woluwe, 25 maart 2012.

Foto: Luc Couscheir.





Al op vrijdagavond 13 april 2012 rukten de trams van de lijnen 5, 8, 10 en 11 in naar de splinternieuwe stelplaats Deurne. Hier rijdt er een stel PCC's de stelplaats binnen.

*De foto's op deze bladzijde:
Luc Couscheir.*



Samen met de verlenging van de tramlijnen 5 en 10 werd ook de reisweg van de buslijn 780 gewijzigd. Deze rijdt niet meer via de Ruggelveldlaan maar direct vanaf de Hoogmolenbrug naar Wijnegem dorp en vervolgens naar zijn nieuwe terminus aan de achterzijde van het Shopping Center. Eén van de laatste passages ter hoogte van de nieuwe stelplaats met oudgediende 3283.



Op zaterdag 14 april kon het personeel kennismaken met de nieuwe stelplaats. Ter demonstratie werd er getoond hoe een PCC, na een geforceerde ontsporing, terug op de sporen wordt gezet.

STADSVervoER - STREEKVERVOER TRAMS & AUTOBUSSEN



Algemeen

BEZUINIGINGEN (deel 1)

We gaven het nog mee in ons vorig nummer, er moet en zal bezuinigd worden. Nu we enkele maanden verder zijn, blijkt dat er toch vrij grote ingrepen op stapel staan. Omdat we met hetgeen er al bekend is een hele Rail-Revue kunnen vullen beperken we ons tot enkele algemeenheden en de meest ingrijpende maatregelen. Voor meer details verwijzen we naar de website van De Lijn en naar de (lokale) pers.

Al sinds enkele jaren staat er een rem op de aankoop van nieuwe autobussen en trams. Slechts in uitzonderlijke gevallen mochten ook de privé-exploitanten (de pachters) nieuwe voertuigen aankopen. Dat was dan meestal naar aanleiding van het uitvallen na ongeval van een autobus. Waar tijdens de voorbije jaren de gemiddelde en absolute leeftijd van het autobuspark flink naar beneden werden gebracht tot zowat het Europese gemiddelde, lopen deze nu opnieuw flink op. Autobussen die ondertussen al lang "meerderjarig" zijn, rijden veelal nog dagelijks, ook in de basisdienst. In sommige entiteiten rijden nog tientallen A600-ers van begin jaren '90 (dus dik 20 jaar oud). Gelukkig behoren die tot een generatie waarbij ze ook berekend waren om lange jaren dienst te doen. Helaas komt aan alles een einde en de kosten om ze rijvaardig en betrouwbaar te houden zouden economisch niet meer verantwoord zijn. Gelukkig is er nu toch beterschap op komst (zie verder).

Met onze trams is het feitelijk nog erger gesteld. Om met Antwerpen te beginnen: nog altijd rijden er een kleine 50 exemplaren uit 1960-61 in de dagelijkse dienst. Van hun broers met koppeling, die in de jaren negentig een herbouw ondergingen (toch ook weeral 15 jaar geleden), verliet het jongste exemplaar nu bijna 40 jaar geleden de fabriek in Brugge. Uit dezelfde periode dateren de Gentse PCC's, waarvan er ook een gedeelte grondig werd hernieuwd en er al een tiental zijn afgevoerd. (zie voor de detaillijst RR 2012/1 blz. 17). Aan onze kust rijden de BN-trams die ook al 30 jaar op de teller hebben. Gelukkig kwam er vernieuwing met de Hermelijnen. Deze volstonden echter amper om de toen fenomenale reizigersgroei (het gekende "gratisverhaal") op te vangen, zodat er slechts weinig oudgedienden naar de schroothoop konden. Van alle goede voornemens waarmee we vijf jaar geleden om de oren werden geslagen, is er nu eindelijk een instroom van amper 13 nieuwe trams.

Naast de restricties op materieel, zal er ook heftig gesneden worden in de andere kosten: personeel, gebouwen enz. En uiteraard ook in de dienstverlening. Het grootste slachtoffer worden de eerste en laatste ritten, het weekendaanbod en de sneldiensten. Gelukkig worden de nachtnetten grotendeels gespaard. Hier komt er hulp onder de vorm van sponsoring.

De Lijn past ook haar vakantiedienstregeling aan. Waar er vroeger enkel een afgeslankte bediening was in juli-augustus en het Paasverlof, wordt deze regeling nu ook toegepast tijdens het Kerst- en krokusverlof.

Al dit toch overwegend slecht nieuws wordt nog in de loop van 2012 toegepast. Voor entiteit Antwerpen vanaf 1 juli en 1 september, Oost-Vlaanderen op 17 mei, Vlaams-Brabant op 16 april, Limburg 1 mei en in West-Vlaanderen op 1 juli.

Nieuwe autobussen

Het is gelukkig niet allemaal kommer en kwel! Er komt eindelijk een aanbesteding voor de aankoop van niet minder dan 349 nieuwe autobussen. Die moeten alle tussen 2013 en 2015 in dienst komen. De bestelling omvat behalve 291 dieselbussen (euro 6-norm) ook nog 58 hybride exemplaren. De autobussen krijgen rijstijlmeters die de chauffeurs moeten stimuleren tot zuinig rijden. Om de veiligheid en het comfort te bevorderen komen er camera's, bolle buitenspiegels en een lage vloer, zoals trouwens opgelegd door Europa.

verdeling dieselbussen per entiteit			
entiteit	standaard	stadsbus(*)	geleed
Antwerpen	86		
Oost-Vlaanderen	3	27	10
Vlaams-Brabant	73		
Limburg	50		
West-Vlaanderen	25		17
TOTALEN	237	27	27

verdeling hybride bussen per entiteit		
entiteit	standaard	midi
Oost-Vlaanderen	30	
Vlaams-Brabant	10	
Limburg		8
West-Vlaanderen		10
TOTALEN	40	18

Er wordt naar gestreefd om de gemiddelde leeftijd van de autobussen op 7 jaar te brengen.

Na de massale aankopen van gelede autobussen gedurende de voorbije jaren, worden er terug grote hoeveelheden standaardbussen gekocht.

(*) sommige entiteiten hanteren blijkbaar andere normen inzake het fenomeen stads- of streekbus. Limburg catalogeert haar 3-deurs A500 eerder als spitsbus (ook ingezet op typische streeklijnen). Van de reeks A360 4174-4224 rijden de eerste 20 als streekbus in Vlaams-Brabant. Hun soortgenoten rijden zowel in de stelplaats Zurenborg op de Antwerpse stadslijnen, als in Turnhout, maar deze laatste dan wel op de streeklijnen. Ook de midibussen zijn bedoeld voor de stadsdiensten, maar ze zijn ook op streeklijnen aan te treffen.



Antwerpen

Reclame-trams

- 7006 Converse sinds maart 2012; ex Lee
- 7007 Tommy Hilfiger sinds april 2012; ex Samsung
- 7016 Cirque du Soleil sinds mei 2012; ex Super Mario
- 7026 Replay sinds april 2012, ex Samsung
- 7044 Universiteit Antwerpen sinds 2/2012; ex De Morgen
- 7047 Albert Heijn sinds april 2012; ex Zwerfvuil
- 7049 Ardennen sinds mei 2012; ex Zwerfvuil
- 7051 Converse sinds maart 2012; ex Mango
- 7201 Wijnegem Shopping Center sinds april 2012
- 7202 Wijnegem Shopping Center sinds april 2012
- 7203 Wijnegem Shopping Center sinds april 2012

De volgende trams zijn al sinds meerdere maanden niet meer te bespeuren. Mogelijk zijn ze ter revisie in de werkplaats of kandidaat voor afvoer.

- 7003 MNM tot februari 2012
- 7045 Penguins tot december 2011
- 7055 Jack Wolfskin tot september 2011
- 7060 11 11 11-actie tot januari 2012

Deze 4 trams kregen in 2001-02 een nieuwe tractieinstallatie.

Kleine revisie PCC's

Mooi aansluitend op het vorige kunnen we sinds ons vorig nummer melden dat ondertussen de 7014 gereviseerd werd, herkenbaar aan de snor.

Infraroodbewaking PCC 2

Deze koppelbare trams krijgen een extra beveiliging aan de deuren. Die moet beletten dat er nog reizigers of voorwerpen -en dan denken we in eerste instantie aan de kinderwagens- tussen de deuren geklemd geraken. De laatste jaren worden deze steeds maar groter en groter en nemen ze meer en meer plaats in. Werd het artikel in het reglement dat het opvouwen van kinderkoetsen oplegt soms afgeschaft?

Nieuwe Hermelijnen

Net op tijd voor de tramverlenging richting Wijnegem werd de 7273 geleverd in PAL. Daar werd hij verder toegerust. Hij werd voor het eerst in de reizigersdienst gezien op lijn 3, op zaterdag 21 april. De week ervoor, zaterdag 14 april, mocht hij de personaliteiten vervoeren bij de inhuldiging van de tram naar Wijnegem en de stelplaats Deurne. Inmiddels volgde al de 7274. In een ritme van alle drie weken volgen dan de andere trams. Het is evenwel niet geheel uitgesloten (we blijven voorzichtig) dat er een aantal trams rechtstreeks vanuit Bautzen in Duitsland naar de Kust geleverd worden. Een dergelijke werkwijze kenden we ook in 2006, bij de vorige levering van Hermelijnen.

Bij de nieuwe trams valt in de eerste plaats het gebruik van kleur-ledden (*) op in de bestemmingsaanduider. Het lijncijfer heeft de gebruikelijke kleur waarbij er ter contrast een blanco afscheiding is tussen cijfer en achtergrond. Ook binnenin zijn de gebruikelijke buislampen grotendeels vervangen door ledverlichting. Waar men blijkbaar niet wil van afstappen is de kaartverkoop op de tram. Net zoals bij de eerste en derde levering is er opnieuw vooraan een instapdeur.

Spoorwerken premetro

In januari en februari werd er gewerkt aan de wissels en sporen tussen de stations Diamant en Astrid en Opera. Daarbij werd gedurende de werken de automatische remming en seininrichting buiten dienst gesteld voor de lijnen 2, 15 en 6. In een tweede fase gold dit ook voor de lijnen 3 en 5 vanaf Astrid richting Opera. Om aanrijdingen te voorkomen werden er voorlopige verkeerslichten geplaatst ter hoogte van de afrijwissel (het samenkomen van de twee kokers).

Wissels Linkeroever

Met het oog op de verlenging van lijn 5 naar Wijnegem, waarbij de diensten werden aangepast, zijn de perrons aan de terminus Linkeroever herschikt. Lijnen 5 en 15 gebruiken het rechtse perron, lijn 2 het middelste en de doorgaande lijn 3 en de buslijnen het linkse, telkens in de rijrichting gezien. Het is hierbij de bedoeling dat vooral de trams van lijnen 5 en 15 mooi op tijd arriveren en dan later ook vertrekken zonder elkaar te hinderen. In de oude toestand maakte lijn 5 gebruik van het spoor van de doorgaande lijn 3. Deze laatste "joeg" de wachtende 5 dikwijls "weg". Om die reden had de 5 dan ook een dubbele wachttijd aan het Wim Saerensplein. Omdat lijn 10 aan de Melkmarkt in een soortgelijke situatie verkeert en de nieuwe gemeenschappelijke terminus voor 5 en 10 ook erg krap is hoopt men met deze maatregel toch tot een vlotte dienstverlening te komen. Gelukkig beschikken de premetrolijnen over vrijwel 100% eigen bedding en kennen daardoor een vrij behoorlijke regelmaat.

Wissels Wim Saerensplein, Schotensesteenweg, Engelse Lei, Linkeroever

Nog in verband met de tramlijnverlenging richting Wijnegem werden de wisselsturingen aangepast. Deze op Linkeroever werden aangepast aan de hierboven beschreven nieuwe perronindeling. Aan het Wim Saerensplein en de Schotensesteenweg liggen de wissels nu automatisch op "rechtdoor" in de plaats van naar de oude eindpuntlus. En wij die dachten dat een oprijwissel enkel in de stand links of rechts kon liggen. De wissel vanuit Deurne naar de Melkmarkt (rechts) of Engelselei (links) ten behoeve van de buitenrijders van lijnen 8 en 11 kan al sinds november 2011 elektronisch bediend worden.

Schuilhuisjes

Hetgeen we reeds in de twee vorige nummers schreven, is jammer genoeg bewaarheid geworden. Ondanks herhaalde interventies vanwege de stad bij de betrokken reclamefirma's in deze aanslepende zaak, kwam het tot een jammerlijk ongeval waarbij een kindje ernstig gekwetst werd, met blijvend letsel tot gevolg: het kwam knel te zitten tussen het perron en het achterliggende autoverkeer ter hoogte van één van de ontstane openingen in de afsluiting. Onmiddellijk daarna gingen de stadsdiensten zelf over tot het voorlopig afsluiten van deze openingen middels plaatsing van hekken of betonblokken. Uiteraard komt er nu nog een vervolg met de nodige gerechtelijke stappen bovenop... We willen hierbij toch nog eens duidelijk benadrukken dat in heel deze zaak De Lijn geen schuld treft.

(*) LED is de afkorting voor Light Emitting Diode, in het Nederlands is dit Licht Uitstralende Diode. Volgens de door de redactie geraadpleegde spellinggids is slechts één correcte meervoudsvorm mogelijk: ledde(n).

Een tiental dagen na de verlenging van lijnen 5 en 10 ging het even grondig mis met de bovenleiding op de August Van de Wielelei. Voor de beschrijving verwijzen we naar bladzijde 17 van deze Rail-Revue. Onder andere de 7240 stond met een aantal collega's geïmmobiliseerd terwijl de specialisten van Alpine de herstellingen uitvoerden.



Van het verlengde weekeinde van 17 tot en met 20 mei 2012 werd gebruik gemaakt om de aansluiting voor lijn 15 naar Boechout definitief aan te leggen. Voor een periode van ongeveer drie maanden werd de oude terminus in Mortsel nog aangepast. De twee perronsporen werden hierbij fel ingekort. Op elk spoor is er maar plaats voor of één Hermelijn, of één gekoppeld stel PCC's. Tijdens de stilere daguren gaat dit nog net, in de spits is het aanschuiven om de terminus te kunnen oprijden. De trams wachten dan, mits de nodige hinder, soms ook op de tram- en busbedding. Gedurende de werken bracht een speciale buspendel de reizigers tot de Harmonie, terwijl de tramlijnen 7 en 15 beperkt waren tot aan de lus van de Koninklijkelaan. Hoe de terminus er nu bij ligt illustreert dit PCC stel van lijn 15, volgnummer 1. Tiens, moet dit normaal geen Hermelijn zijn?



De foto's op deze bladzijde:
Luc Couscheir.

Af en toe moeten de rails wegens slijtage vervangen worden. Zo ook de eindlus van lijn 24 aan het Schoonselhof. Helaas was men op 30 mei nogal kwistig omgesprongen met de ballast. De 7154 was hier niet tevreden mee en maakte dan maar een zij-sprongetje.

De voorste bogie van de tram wordt hier door de interventieploeg terug op de sporen gezet.



Spoorwerken

Olympiade

Om nog eens een laatste maal (?) deze plaats te vermelden: na de ingebruikname zoals beschreven in het vorig nummer werd eindelijk in mei het gehele kruispunt terug vrijgegeven voor alle verkeer.

Wat direct opvalt zijn de kwistig geplaatste verkeerslichten. Er moet nu een mirakel gebeuren om de tram vlot het kruispunt te laten passeren. Meestal mag/moet de tram twee maal wachten aan de verkeerslichten. Een heel contrast met de vlotte doortocht tijdens de bouwfase.

Zoals op meerdere plaatsen in Antwerpen is het (einde mei) nog wachten op de schuilhuisjes. De haltes werden voorzien met het oude infotramstelsel om de doortocht van de trams aan te kondigen. Wat lijn 6 betreft: deze kan ondanks de relatief korte verlenging toch al onmiddellijk op een zekere klandizie rekenen. De diensten die rijden van of naar de stelplaats Hoboken maken verplicht telkens een rondje via de terminus. De buslijnen 22, 500 en 180/1/2/3 rijden opnieuw via de hun vertrouwde reisweg. We blijven het evenwel een gemiste kans vinden dat er aan het parkeerterrein geen perron-perron aansluiting werd voorzien tussen tramlijn 6 en de buslijnen 500 en 180/1/2/3. Er is nota bene wel voorzien in een directe toegang vanaf de Boomsesteenweg naar het parkeerterrein. Die parking wordt overigens betalend.

Cogelsplein

Deze werf die inmiddels toch weeral meer dan twee jaar aansleept, verplaatst zich gezagig vanaf de rivier De Schijn aan de districtsgrens Borgerhout/Deurne in de richting van het Rivierenhof. De tramsporen werden al voor het overgrote deel vernieuwd en nu komt het gedeelte ter hoogte van het belangrijke kruispunt van de Turnhoutsebaan met de Hoofdvunderlei aan de beurt. Zoals in vorige fases wordt er hier beurtelings over enkelspoor gereden waarbij er 's nachts de wissels opnieuw worden uitgedrooken en verplaatst en de signalisatie opnieuw wordt aangepast. Nu lijn 10 grotendeels met de Siemenstrams rijdt, kronkelen en kreunen de Hermelijnen dat het een lieve lust is voor oog en oor.

De belangrijke lijnenbundel 410 naar Turnhout rijdt sinds 14 april tussen de Turnhoutsepoort en het Shopping Center in Wijnegem via de autoweg E313 en het beroemdste rondpunt van België. De dwarsende lijn 33 omzeilt de werf mits een omleiding door het Rivierenhof.

Wijnegem

De tramverlenging voor de lijnen 5 en 10 was een feit op zaterdag 14 april 2012. Al op vrijdag rukten de trams van de lijnen 5, 8, 10 en 11 's avonds in naar de nieuwe stelplaats Deurne. De inhuldiging gebeurde door de bevoegde minister die vanaf PAL en Sportpaleis via de verlengde lijn 5 naar Wijnegem reed, over een gedeelte van het traject zelfs als "wattwoman". Spijtig genoeg stond de opening onder invloed van de bezuinigingen. Waar in de ons omringende landen zo iets telkens wordt aangegrepen om er een publiek feest van te maken, was hier in principe enkel het personeel van De Lijn uitgenodigd tot een gezellig bezoek aan de stelplaats. De vakbond(en) waren ook van de partij, een uitgelezen gelegenheid om de minister op hun grieven te wijzen, een klassieker als het ware. Gelukkig was het toezichthoudend personeel, na de officiële opening, erg gewillig om ook andere belangstellenden, uit onze andere

landsgedeelten en uit het buitenland, binnen te laten. Die belangstellenden konden een ritje maken met openingstram 7273 op het spoor rond het nieuwe complex. De stelplaats en werkplaatsen zijn zeer ruim en het daglicht is prominent aanwezig op de werkvloer. Er is naast de lokalen voor het personeel, techniek enz. ook plaats voorzien ten behoeve van de rijkschool.

Een belangrijke klant voor de verlengde lijnen 5 en 10 is het Wijnegem Shopping Center (WSC). De directie had in samenwerking met het Antwerpse trammuseum VlaTAM de voorgaande weken een tentoonstelling en wedstrijd ingericht. De winnaars mochten op zondag voor een unieke ervaring meerijden met "oldtimer" 7000.

Behalve het feit dat deze tram "MIVA"-rood geschilderd is, kunnen we overigens nog dagelijks met een kleine 50 andere "oldtimers" in de Scheldestad meerijden...

Een belangrijke nieuwigheid voor de reizigers van de twee tramlijnen is het verplicht inbrengen van de zones. De halte voor de hoofdingang van WSC ligt immers in zone 8. De prijs blijft dezelfde voor een korttraject (1 of 2 zones) maar is wel van belang voor wie later een overstap maakt.

Terminus Fortveld: halte of geen halte? We schreven het al in een vorige RR: de lengte van de sporen laat niet toe om voldoende lange perrons aan te leggen. Als repliek op een aantal opmerkingen van gebruikers antwoordde De Lijn dat de keerlus enkel bedoeld is als een plaats waar de trams hun vertrekuren afwachten. De laatste afstaphalte en de eerste opstaphalte ligt officieel op de tram-en busbedding. Gelukkig is deze situatie maar "voorlopig", een erg rekbaar begrip.

Lijn 5 kreeg er in de basisdienst twee trams bij, lijn 10 één. De grote nieuwigheid is dat lijn 10 nu volledig met de Hermelijntrams rijdt. Jammer genoeg is de levering van de 13 nieuwe trams maar pas op gang gekomen. Het gevolg is dat de Hermelijnen eerder schaars zijn geworden op lijn 8 en helemaal verdwenen van lijn 11 (op weekdagen). Bovendien zien we nu geregeld één of meer koppelstellen (PCC 2) op lijn 15 rijden, zelfs in de dag-basisdienst.

Reeds na enkele weken tekende het WSC een belangrijke klantenwinst op en was er een verplaatsing van de autobus naar de tram merkbaar. Wellicht zit daar ook de omleiding in het centrum van Deurne (zie Cogelsplein) voor iets tussen. Helaas liep het na enkele weken ook enkele keren mis met de bovenleiding. De oorzaak hiervan was te vinden bij de sectiescheidingen. Op zulke plaatsen lopen de twee rijdraden op ongeveer 10 cm parallel naast elkaar. Op dit stuk tussen twee opeenvolgende masten raakt de pantograaf bijgevolg de twee rijdraden tegelijkertijd. Dat is normaal geen probleem wanneer de beide secties ongeveer evenveel belast zijn. In het andere extreme geval ontstaat er een spanningsval. In de ene sectie (met veel trams) kan de spanning sterk dalen onder de gebruikelijke 600 volt. In de andere sectie (met weinig trams) kan de spanning juist sterk oplopen, met de spanningsval tot gevolg. De sleeplaat van de tram maakt hierbij de verbinding die normaliter schokvrij kan bereden worden. Het gezamenlijk optrekken (tractie geven) van meerdere trams, bijvoorbeeld bij groen licht, laat de bovenleidingspanning soms erg schommelen. Het euvel deed zich voor juist vóór de splitsing tussen de lijnen 5 en 10. Een noodherstelling werd aangevat door de diensten van De Lijn maar werd daarna verder gezet door de Duitse installateurs die snel vanaf de werf in Mortsel naar Deurne werden opgeroepen.

Rijnkaai

Het zuidelijk deel van de Rijnkaai in Antwerpen wordt al in 2013 nieuw aangelegd. Dit heeft vooral te maken met de geplande tramverlenging naar het Eilandje. Tramlijn 7 wordt daarom verlengd vanaf de terminus Sint-Pietersvliet via de Rouaansekaai, de Rijnkaai, de Amsterdamstraat en Londenbrug naar het Kattendijkdok. De trambedding op de Rijnkaai komt tussen de rijweg en de hangars langs de Schelde te liggen. In de Amsterdamstraat komt ze in de middenberm. Momenteel wordt hier al gewerkt maar zijn er nog geen tramsporen gelegd en wordt deze berm nu gebruikt voor het autoverkeer. De Londenbrug die op het einde van de vorige eeuw nog vernieuwd werd moet aangepast worden om tramverkeer mogelijk te maken. Buslijnen 1 en 13 waren al enige tijd ingekort tot Kattendijk Oostkaai. Buslijnen 9 en 17 nemen hun eindpuntrust in de Dinantstraat i.p.v. in de Amsterdamstraat.

Nationalestraat

De tramlijnen 4 en 8 zijn alvast voor 7 maanden uit deze straat verbannen. Sinds 2 mei wordt tramlijn 4 beperkt tot de Marnixplaats en tramlijn 8 tot de Groenplaats. Ook de buslijnen 22 en 180/1/2/3 rijden in de richting van het centrum via een omleidingsroute: terug autobussen door de Kammenstraat, waar ooit nog de trams van lijn 5 reden. Staduitwaarts blijven de buslijnen in een eerste fase nog op hun normale reisweg. In de pers werd een vervangende busdienst aangekondigd ter vervanging van de ingekorte tramlijnen, maar die hebben we nog niet zien rijden. Tenzij men hier eigenlijk bedoelt dat de tramreizigers moeten overstappen op de (omgeleide) buslijnen. Voor de tramlijnen werd er een speciale dienstregeling opgesteld wat neerkomt op het op de twee lijnen onttrekken van twee tramdiensten. In de basisdienst valt lijn 4 terug van 8 op 6 (te) kleine PCC's, lijn 8 moet het stellen met 8 trams i.p.v. 10, en wordt gereden met Hermelijnen, losse PCC's en met veel geluk ook nog een koppelstel. Het leuke aan dit alles is dat er nu terug een regelmatige tramdienst op de Groenplaats komt. Minder leuk is dit voor de reizigers. Men had, mits het toevoegen van één of twee trams op lijn 4, uitgespaard op lijn 8, via de Nationale Bank alvast voor de reizigers uit Hoboken het ongemak kunnen verzachten. De stad zal er naar streven om in december 2012 de straat terug open te stellen. En deze verbinding moet er zijn om wat volgt te kunnen realiseren (zie bezuinigingen)...

BEZUINIGINGEN (deel 2, vervolg van blz. 14)

Nachtnetten Gent en Antwerpen

In tegenstelling tot wat we in ons vorig nummer schreven en waar we ons aan verwachtten, blijven de nachtnetten in de twee grootste Vlaamse steden gehandhaafd en dit dankzij de sponsoring van een brouwerij. Specifieke autobussen voor een specifiek publiek als het ware. Uiteraard is het ingezet materieel in de kleuren van de sponsor.

Nieuwe en gewijzigde lijnen

Op zaterdag 1 september 2012 gaan een groot aantal wijzigingen in voege op het Antwerpse tram- en busnet.

Lijn 2 zal dan van Hoboken naar Merksem Keizershoek rijden i.p.v. naar Linkeroever. Zij moet daar lijn 3 versterken. Keizershoek wordt het overstappunt voor enkele buslijnen naar het noordelijk deel van de stad: 640, 650 en 660. Ook de reizigers van de stadlijnen 28 en 123 moeten daar overstappen. In de plaats van lijn 660 gaat lijn 33 eenmaal per uur verder rijden naar Ekeren. Het is ook de bedoeling dat tramlijn 6 reizigers van al deze lijnen ter hoogte van de Luchtbalwijk gaat overnemen.

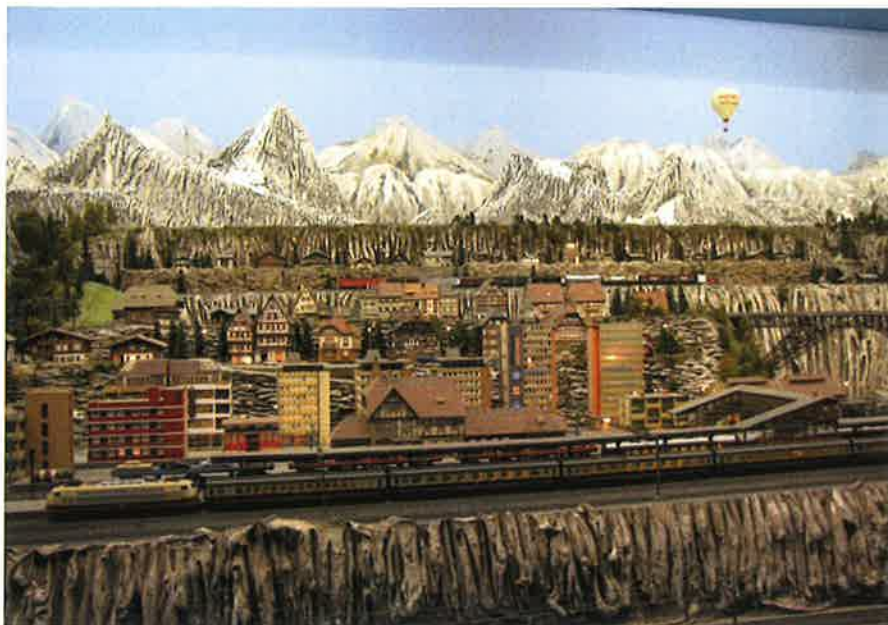
In de Zuidrand worden de buslijnen 9 en 14 beperkt tot Berchem station. Ook de streeklijnen 297 (Lier) en de bundel 190 (Kontich/Duffel/Waarloos) krijgen hier hun eindpunt en slopen grotendeels het traject van de lijnen 9 en 14 op. Lijnnummer 9 vervalt voor de bus. De buslijnen verliezen hun honderdtal en krijgen een nummer in de 90-reeks. Tramlijn 11 wordt beperkt tot het gedeelte Melkmarkt – Berchem station (lus Groenenhoek).

Ongeveer tegen die datum moet ook de tramverlenging van lijn 15 tot Boechout een feit zijn. Het spreekt voor zich dat de getroffen busreizigers veelal daar (of in Mortsel) zullen overstappen. Bovendien komt er een bijkomende lijn 9 tussen Eksterlaar en Linkeroever. Erger is het voor de reizigers van lijn 2. Tussen Zwaantjes en Harmonie verliezen ze hun rechtstreekse verbinding met de Groenplaats en de **Rooseveltplaats (Opera)**. De lijn repliceert hierop door te verwijzen naar de buslijnen 22 en 180/1/2/3. We hebben hier zo onze persoonlijke twijfels over, te beginnen al met de alinea hiernaast, "Nationalestraat" waar de files steeds welig tieren. Ook onze Oost-Vlaamse medeburgers die een bezoek plannen aan Antwerp Expo (Boekenbeurs enz.) mogen dus een verplichte overstap incalculeren. Bovendien rijdt de nieuwe lijn 2 voor driekwart samen met lijn 6. Was het niet eenvoudiger en duidelijker geweest om het vertrouwde traject te behouden en ter versterking een echte nieuwe verbindinglijn 9 tussen Eksterlaar en Keizershoek in te voeren?

Lijnen 4 en 8 worden samengevoegd tot één enkele lijn, -de geschiedenis herhaalt zich-, dit evenwel maar na het beëindigen van de werken in de Nationalestraat. Om toch een tram langs het Museum van Schone Kunsten te hebben wordt lijn 12 verlengd vanaf de Bolivarplaats naar de Groenplaats. Lijnen 11 en 12 in een 12' (dag) en 10' (spits); de andere lijnen rijden in 10' en 8' frequentie. Of deze ambitie kan gehaald worden zal de nabije toekomst uitwijzen. Reeds nu komt de inzet van koppelstellen i.p.v. Hermelijnen op de lijnen 2, 5 en 15 dagelijks voor, dit ondanks de levering van bijkomende Hermelijnen.

In tabelvorm gaat het er (ongeveer) zo uitzien:

lijn	traject	materieel
2	Hoboken – CS - Merksem	Hermelijn / gekoppelde PCC2
3	Merksem - Zwijndrecht	Hermelijn
4	Hoboken – Groenplaats - Silsburg	Hermelijn / PCC1 / gekop. PCC2
5	Wijnegem - Linkeroever	Hermelijn
6	Luchtbal – CS - Olympiade	PCC1
7	Mortsel – St. Pietersvliet	PCC1 / gekoppelde PCC2
8	<i>Valt weg - samengevoegd met lijn 4 in december 2012</i>	
9	Eksterlaar – CS - Linkeroever	Hermelijn / gekoppelde PCC2
10	Wijnegem - Melkmarkt	Hermelijn / gekoppelde PCC2
11	Groenenhoek - Melkmarkt	PCC1
12	Sportpaleis – Bolivarpl. - Groenplaats	PCC1
15	Boechout – CS - Linkeroever	Hermelijn
24	Silsburg - Schoonselhof	Hermelijn / gekoppelde PCC2



Uitstap naar Oberhausen

Op zaterdag 28 april 2012 verzamelden we met een volle bus voor onze buitenlandse uitstap naar Oberhausen in Duitsland. Tezamen met onze zustervereniging MOBOV kozen we voor een gemengd programma met zowel modelbouw als met grootbedrijf. Het centrale punt was het winkelcentrum Centro in Oberhausen, gebouwd op een oud industrieterrein.

Oorspronkelijk wilden we hier de "MWO Modellbahn Welt Oberhausen" bezoeken, een modelbaan in schaal HO die de industriële bedrijvigheid in de streek tijdens de jaren zestig en zeventig evoceert. Geheel onverwacht vernamen we dat deze tentoonstelling voor onbepaalde tijd gesloten werd. Gelukkig kon de organisatie ons een alternatief aanbieden in de nabijgelegen stad Gelsenkirchen. Een modelbaan met als thema "Van de Noordzee tot de Alpen". Vooral de kritische modelbouwers in onze groep hadden wellicht enkele discussiepunten maar hoe dan ook konden we spreken van een knap project.

Na een middagpauze in Oberhausen, splitsten we in twee groepen: de shopaholics bestormden Centro, de OV-freaks ondernamen een rondrit met trein en tram van Oberhausen Neue Mitte naar Essen-Altenessen en Essen Steele met een tussenstop in het klantencentrum van de EVAG in Essen voor onze souvenirs.

Mooie liedjes duren niet lang: alhoewel we het weer aan onze kant hadden, konden we het kleine trambedrijf van Mülheim/Ruhr niet meer bezoeken.

Op de terugweg werd uiteraard even gestopt voor een gesmaakt avondmaal.

Een gigantische stad in de Alpen met een meer dan behoorlijk OV-aanbod was één van de thema's op de modelbaan in Gelsenkirchen.

In Essen Steele bezochten we het multimodale overstappunt tussen tram, bus en voorstadstrein (S-Bahn) met EVAG 1505 op lijn 109 en een DBAG BR 422.

De allures van een semi-metro bezit de tram- en busbaan tussen Oberhausen Hbf en de kleine gemeente Sterkrade. Hier de STOAG 206 op lijn 112 nabij het winkelcentrum Centro.

Alle foto's: Eddy Cassiers, 28/04/2012.



Belgische spoorweggrenzen (deel 4 en slot)

We vervolgen de reis langs de Franse grens vanuit de provincie Hainaut en trekken verder westwaarts, in de richting van de Noordzee.

Foto's van de auteur.

Het ex-grensstation Heer-Agimont op lijn 154 uit Namen en Dinant naar Givet in Frankrijk. Officieel gesloten op 28 mei 1988, maar de CFV3V heeft met haar materieel nog in 2001 op deze verbinding gereden.

Op 27 mei 1989 kwam dieselstel 4006 nog in het station van Heer-Agimont ter gelegenheid van een bijzondere rit. Het station is nog in de oorspronkelijke staat. Er zijn twee woonsten links en rechts van het stationsgebouw: één voor de stationschef, een tweede voor het hoofd van de Douane. Bemerkt links van de sporen de trap met platform om van bovenaf controle toe te laten door de douane.

Op lijn 97 waren de grensstations respectievelijk Blanc-Misseron langs de Franse kant en Quiévrain in België. Dit was de eerste grensovergang tussen Brussel en Paris en werd gesloten op 3 november 1988. Het Franse gedeelte, Valenciennes – Blanc-Misseron is nog steeds in gebruik voor het belangrijke spoorwegconstructiebedrijf ANF, nu Bombardier.

Op 8 april 1989 richtte de GTF een rit in met dieselmotorstel 4006. De rit ging onder andere naar Valenciennes. Hier bij aankomst in Quiévrain.

Ook al vele jaren afgeschaft zijn de normale reizigerstreinen op lijn 73 tussen De Panne (Adinkerke) en het Franse Dunkerque. Omstreeks de eeuwwisseling was er toch nog een kortstondige heropleving voor het goederenverkeer (vloeibaar staal). In 1989 reden er enkele speciale treinen.

Een Belgische trein ergens op een verre reis of verdwaald in een woestijn? De HLD 5122 sleept op 26 augustus 1989 enkele rijtuigen tussen Dunkerque en De Panne. Tussen het Franse Leffrinckhoucke en Bray-Dunes ligt de spoorlijn vlak naast de duinen van de kustlijn. De spoorlijn is door de zandverstuivingen nog juist (veilig) berijdbaar.



Lijn 86 Saint-Ghislain – Basècles – Leuze – Ronse – De Pinte – Gent

Geen grenslijn, maar wel belangrijk voor de streek is lijn 86. Kilometerpunt 0,0 km van lijn 86 lag in het station van Saint-Ghislain en liep vervolgens over de huidige lijn 78 naar Basècles, en via Leuze, Ronse en De Pinte naar Gent.

Lijn 78 Mons – Tournai – Froyennes – Lille

De huidige lijn 78 telde in vroegere tijden liefst 5 aftakkende lijnen in de richting van Frankrijk (98A, 97, 92, 88 en 88A). Het gedeelte tussen Mons en Saint-Ghislain kennen we nu als een stuk van lijn 97. De oude lijn 78 was slechts 22 km lang en liep van Tournai tot Basècles. In die plaats sloot ze aan op lijn 86, hiervoor kort beschreven. Een aantal jaren terug vormde lijn 78 samen met lijnen 34, 125, 130, 118 en 94 wat men de “Waalse as” noemt. Ze kwam zelfs nog via Mouscron en lijn 75 tot Kortrijk. Nog altijd kennen we deze lijnen als de Waalse as IC-D, maar is het eindpunt nu het Franse Lille i.p.v. Mouscron. Voor de reizigers naar deze plaats (en Kortrijk) is er nu een overstap in Tournai. Het is in deze streek dat we de volgende grensoverschrijdende lijnen kunnen situeren.

HSL 1 Brussel – Halle – Lille – Paris/London

Grenspunten: België Esplechin, Frankrijk Wannehain. De HSL-lijn werd in twee delen geopend. Op 2 juni 1996 het baanvak tussen Esplechin tot Antoing en op 4 december 1997 het resterende gedeelte tot Halle. Sindsdien rijden de Franse TGV's en de Thalys over de HSL-lijn. De Eurostar tussen Brussel en London volgde pas in 1998 de HSL. Sindsdien is dit met voorsprong het grenspunt met het grootste aantal reizigers. Tot dan was dit in handen van Quévy. Er rijden nu op weekdays per richting 16 TGV's, 45 Thalys'en en 18 Eurostars. Van Halle (km 14) is het 88,081 km tot het grenspunt. Tussen Brussel-Zuid en Halle maken de treinen gebruik van lijn 96N. Vanaf het grenspunt naar de vertakking Gonesse is de HSL 209,788 km lang. Vanaf daar is het nog 15,775 km over de oude lijn Paris – Lille tot Paris-Nord. Via de HSL is het in totaal 313,664 km, over de klassieke lijnen via Quévy was dit “slechts” 308,8 km. De Eurostars takken op 7,918 km na de grens af van de HST lijn naar Paris. De Eurostar rijdt dan verder via Lille-Europe – Calais – Fréthun en de kanaaltunnel naar London Saint-Pancras. De totale afstand tussen Brussel en London via de HSL is 373 km. De HSL kruist en heeft een aftakking naar lijn 78 ter hoogte van Péronnes.

Lijn 94 Brussel – Tournai – Blandain – Lille

In de buurt van de HSL-grensovergang ligt ook deze van lijn 94. Hier zijn de grensstations Blandain voor België en Baisieux voor Frankrijk. Blandain werd met de invoering van het nog steeds beruchte IC-IR plan van 1984 gesloten. Het Franse station Baisieux is nog wel in gebruik voor enkele Franse piekurtreinen en de IC-D treinen Herstal – Liège – Tournai – Lille die nog de enige stoptreindiensten verzorgen. De grensovergang werd op 1 december 1865 geopend met een aftakking te Froyennes (vertakking Ramegnies-Chin van onze lijn 75A Mouscron – Tournai). De grens ligt 92,625 km vanaf Brussel. Naar Lille is het 14,6 km. Tournai ligt op 82,1 km van Brussel. De afstand tussen Lille en Tournai bedraagt 24,9 km. Vanuit Brussel is het 106,1 km. Deze grensovergang had eerder een regionaal karakter. Tot aan WOII passeerden er wel een paar doorgaande treinen Brussel – Lille – Calais en was er zelfs een heuse luxetrein bij: de

“Brussel-Calais Pullman Express” met rechtstreekse rytuigen vanuit Warschau en Berlijn. Op deze trein was een toeslag verschuldigd. De trein reed het hoofdstation van Lille niet binnen, maar wel rechtstreeks via een verbindingsbocht met een stop te Lille-Saint-André, naar zijn eindbestemming Calais-Maritime. Daar kon men dan direct op de Ferry-Boat naar Dover overstappen. 's Avonds was er een trein naar Dunkerque-Maritime waar de reizigers dan op de Ferry naar Folkestone konden stappen. In Groot-Brittannië was er uiteraard ook een directe aansluitende trein naar London. Na de Tweede Wereldoorlog had de laatste trein voor Lille een doorgaand slaaprijtuig bij voor London dat gekoppeld werd aan de “boottrein” Paris – Lille – Dunkerque en daar de Ferry op ging richting Folkestone en London-Victoria. Deze slaaprijtuigen kon men gemakkelijk herkennen aan hun smaller profiel. Ze reden tot het eind van de jaren '70. Het lijngedeelte tussen Lille en de grens werd helemaal op kosten van België geëlektrificeerd. Omdat ons land inmiddels een flinke achterstand had met de aanleg van de HST-lijn konden de treinen tussen Lille en Brussel toen al via lijn 94 rijden. Deze elektrificatie werd op 21 mei 1993 in dienst genomen. Het gedeelte tussen Lille en Froyennes werd met het Franse 25000V wisselspanning geëlektrificeerd. Vanaf 1994 reden de eerste Eurostars via deze verbinding naar Brussel. De TGV's volgden vanaf januari 1995. Deze kwamen in de plaats van de luxe TEE-treinen Paris – Brussel. De TGV's volgden deze route tot juni 1996, toen het eerste gedeelte van de HSL tot Antoing in dienst kwam. De Eurostars reden tot 1998 via deze lijn. Nu rijden er geen rechtstreekse klassieke treinen meer tussen Brussel en Lille-Flandres. Wel kan men nu heel frequent van Brussel naar Lille-Europe met de TGV of Eurostar. Het kan ook nog altijd met een klassieke trein, maar dan moet u wel in Tournai overstappen.

Lijn 85 Oudenaarde – Avelgem – Herseaux – Watrelos

Deze grensoverschrijdende verbinding van 3 km (tussen de twee laatste plaatsen) werd geopend op 3 maart 1893 en was een verlenging van de al bestaande lijn. In Herseaux kruiste ze lijn 75A Mouscron – Tournai (of Moeskroen – Doornik in het Nederlands). Ze was eerder van lokaal belang. In Watrelos was er een spoorverbinding met Roubaix en Ascq. In die streek was er toen een erg florissante textielnijverheid. Tijdens WOII werd de verbinding door de bezetter uitgebrouwen, maar daarna (onder voorbehoud wegens erg tegenstrijdige bronnen) terug aangelegd. (*N.v.d.r.: het is in dit verband niet denkbeeldig dat er nogal slordig wordt omgesprongen met begrippen als herstelling of heropening*). Ze zou dan alweer terug gesloten worden in 1950 en tenslotte in 1955 opnieuw zijn uitgebrouwen. Of, en tot wanneer, er reizigersverkeer is geweest, blijft hierbij ook onduidelijk. In het spoorboekje van 1935 staat er bij lijn 85 vermeld dat er enkel reizigersverkeer was tussen Oudenaarde en Herseaux. Desondanks stond de hele verbinding toen wel op het reizigersnetplan vermeld.

(N.v.d.r.: onze zuidelijke landsgrens had en heeft behalve de hiervoor beschreven “Franstalige” overgangen, ook een vijftal die in het Nederlandstalige gebied van België liggen. We schuiven hier om het eenvoudig te houden, alle mogelijke taalperikelen terzijde. VeBOV gebruikt zoveel mogelijk de taal van het desbetreffende land of streek. Daarom schrijven we bijv. “Lille”, aangevuld met het in het Nederlands gekende “Rijsel”).

Lijn 75 Mouscron (Moeskroen) – Tourcoing

Dit was de allereerst geopende grensovergang voor treinen in Europa. Hij was en is nog steeds gelegen op de lijn tussen Mouscron (Moeskroen) en het Franse Tourcoing, geopend op 6 november 1842. Hiermee werd de grensovergang tussen Quiévrain en Blanc-Misseron met acht dagen voorsprong geklopt in de sprint. Er kwam zo al vlug een verbinding tot stand tussen Antwerpen en Lille via Mechelen, Gent en Kortrijk. Ze was vooral van groot belang voor het handelsverkeer tussen de Antwerpse haven en de industrie in de streek van Lille-Roubaix-Tourcoing.

Tot WO II waren er ook rechtstreekse reizigerstreinen en doorgaande rytuigen van Oostende en Gent via Lille en Amiens naar Paris. Zij werden in Lille aan de trein naar Paris gevoegd. Het reizigersverkeer was op deze grensovergang eerder van ondergeschikt belang. Zo waren er in de jaren zestig op werkdagen slechts 5 treinen per dag, waarvan 2 tussen Antwerpen en Lille. De 3 andere reden maar tot Tourcoing.

Op 24 september 1982 werd de grensovergang geëlektrificeerd met het Franse 25000V wisselspanning. De scheiding lag hierbij juist na het verlaten van het station van Mouscron. In theorie is het mogelijk om via een apart spoor de goederenbundel te bereiken, waar er ook enkele sporen omschakelbaar zijn voor de twee spanningen. Spoor 5, bestemd voor reizigersverkeer had ook zo moeten ingericht worden, maar verder dan de installatie van de 25000V isolatoren is men niet gekomen. De goederenspooren en spoor 5 hebben de eerste jaren zelfs helemaal geen bovenleidingdraad gehad. In de beginjaren werd het doodlopend spoor A (naast spoor 1, kant Frankrijk) van een 25000V-bovenleiding voorzien. Dit spoor takte nog rechtstreeks van de hoofdlijn met 25000V af. Enkele jaren later heeft men het gedeelte op Belgisch grondgebied tot aan de grens (3 km) op het bij ons gebruikelijke 3000V gelijkspanning gebracht, met gebruik van een spanningssas. Het spoor A werd dan buiten dienst gesteld. Nu kan het grensbaanvak enkel met meerspanningsmaterieel elektrisch bereden worden. Dit had tot gevolg dat de rechtstreekse treinen Antwerpen – Lille, die tot dan met dieseltractie reden, werden vervangen door een trek- en duwdienst met locs reeks 25 en M2 rytuigen. De uurdienst reed daarvoor tussen Antwerpen en Kortrijk. Op het 29,7 km lange vak tussen Kortrijk en Lille reden er toen de Franse dieselmotorstellen X4300, beter gekend onder hun bijnaam “Caravelles”. Vanaf 1986 beschikte de NMBS over de 12 locs reeks 12 die geschikt waren voor de twee spanningen. Bij een tiental M4AD's werd er een stuurstand ingebouwd waarmee er een echte uurdienst tussen Antwerpen en Lille werd gereden. De tweespanning motorstellen AM 96, de “Deense Neuzen” met de nummers 441-490 waren de opvolgers. Er kwam ook nog elke vier uur een rechtstreekse dienst tussen Oostende via Kortrijk naar Lille. Op die uren wordt de IC uit Antwerpen dan beperkt tot Kortrijk.

Zoals bij lijn 78 zijn er op lijn 69, die tussen Menen en Abele de grens volgde, verschillende grensstations en grenslijnen.

Lijn 65 Roeselare – Menen – Halluin – Tourcoing

Vanaf Menen lag er nog 1,4 km op Belgisch grondgebied. Ze werd op 6 oktober 1879 geopend, voor reizigersverkeer gesloten op 8 oktober 1950 en voor de goederen in 1954-55. In 1974 werd de lijn opgebroken.

Lijn 70 Comines (Komen) – Lille

Deze lijn van amper 1 km lang (of beter kort) in België, verbond Comines in België met Comines in Frankrijk en Lille. Ze werd op 15 juni 1876 geopend, en gesloten voor de reizigers op 18 februari 1955. Op 1 maart 1963 werd ze ook voor de goederentreinen gesloten en drie jaar later uitgebroken. Het is voor de historici onder de lezers zeker het vermelden waard dat ten tijde van het “Graafschap Vlaanderen” Comines één gemeente vormde langs de beide oevers van de Leie. Er bestaat nu nog altijd een station in het Belgische Comines op spoorlijn 69. Het Franse Comines is nu het eindpunt van een lokale spoorlijn uit Lille. De twee stations aan beide zijden van de Leie liggen op amper 2 km van elkaar. Of er ooit terug een doorgaande verbinding komt is erg twijfelachtig. Er is vanuit Franse kant wel sprake van een Tram-Trein-verbinding met Lille. Er moet alleszins een nieuwe brug over de grensrivier worden gebouwd.

Lijn 67 Comines – Le Touquet – Armentières

In Komen bestond ooit nog een tweede grensoverschrijdende lijn naar Frankrijk. Deze werd geopend op 1 november 1870 en liep over 11,875 km op Belgisch grondgebied. Ook hier vormde de Leie de grens. De lijn werd al in 1937 gesloten voor reizigers maar hield het wonderwel nog tot in 1988 uit voor de goederentreinen. Nu kan men nog met de fiets over de gewezen spoorbedding.

Lijn 69 Kortrijk – Menen – Komen – Ieper – Poperinge – Abele – Hazebrouck

Als laatste van deze vier lijnen, de huidige hoofdlijn 69. Abele aan kilometerpaal 49,3 was het Belgisch grensstation. Aan de Franse kant was dit Godewaersvelde. (*N.v.d.r.: nu nog spreekt een beperkt deel van de vooral oudste bewoners in enkele Noord-Franse plaatsen nog altijd Nederlands, Vlaams of een tussentaal. Jammer genoeg verdwijnt dit meer en meer*). De verbinding werd op 10 juni 1870 geopend, op 22 mei 1955 gesloten en tenslotte in 1971 opgebroken. Nu loopt er tussen Poperinge tot de grens een rijksweg (N38) over de oude spoorbedding. Lijn 69 is nog steeds in dienst tot Poperinge en werd ook geëlektrificeerd.

Lijn 73 Adinkerke – Dunkerque (Duinkerken)

Tenslotte de meest westelijk gelegen grenslijn. De lijn tussen Adinkerke (De Panne) – Bray-Dunes – Dunkerque heeft een lengte van 19,5 km en werd op 5 februari 1870 in dienst genomen. Ze was de verlenging van de spoorlijn uit Gent. Het laatste stuk was enkel van lokaal belang, behalve dan tijdens WO I waar ze dan plots heel belangrijk was voor de bevoorrading van onze troepen aan het IJzerfront. Men heeft toen zelfs nog de bijkomende “oorlogslijn” 76 aangelegd tussen De Panne en Poperinge. Deze werd al vlug na de oorlog terug opgebroken. Op lijn 73 reden er in 1935 op een werkdag slechts 5 (Franse) treinen. Er was geen enkele rechtstreekse trein vanuit Gent die tot Dunkerque reed. Begin jaren vijftig werd de reizigersdienst opgeheven, de goederen volgden in de jaren tachtig, met nog een kleine heropleving tussen 1999 en 2003 voor een aantal treinen met vloeibaar ijzer. Voor de verbinding tussen de havens van Antwerpen en Dunkerque via lijnen 59 en 73 is het 30 km korter dan via Lille. In Frankrijk is de lijn nog open tot Leffrinckhoucke. Er zijn nog wel enkele pogingen geweest met toeristische treinen tussen Lille – Dunkerque – Adinkerke en een Belgische trein tussen de twee laatste plaatsen.

EPILOOG

We zijn terug aan ons beginpunt, de Noordzeekust. En het houdt hier eigenlijk nog niet op. Er zijn nog 2 grensplaatsen op ons grondgebied en er komen er in de toekomst misschien terug enkele bij. Hierna alvast de buitenbeentjes.

OOSTENDE

Wat men ook als een grenslandpunt kan beschouwen is de haven en het station van Oostende. Tot voor de komst van de Kanaaltunnel was dit het overstappunt naar en van Groot-Brittannië. Daar konden de treinreizigers overstappen op de Ferry-Boat naar de havens van Dover of Ramsgate. Ze moesten er steeds door de douane voor men op de boot kon.

EUROSTAR-TERMINAL (BRUSSEL-ZUID)

Een nieuw grensstation is er bijgekomen in Brussel-Zuid. In eerste instantie enkel voor de HST-treinen naar Frankrijk en kort daarna gevolgd door de Eurostar richting Engeland. Voor Frankrijk verviel de controle volledig bij het in voegen treden van het Verdrag van Schengen. Dit vereenvoudigde het verkeer binnen Europa voor de landen die het verdrag ondertekenden.

Omdat Groot-Brittannië geen Schengenland is blijft de controle gehandhaafd. Er wordt altijd streng gecontroleerd omdat men beducht is voor mogelijke aanslagen in de Kanaaltunnel. (In de andere richting gebeurt de controle in London Saint-Pancras). Met de strenge personencontrole hoopt men ook de instroom van illegalen naar het Verenigd Koninkrijk onder controle te houden. Dat deze niet altijd succesvol is bewees onlangs nog een televisiereportage. Er blijken nogal wat Eurostar passagiers zich een ticket tot Lille aan te schaffen en “vergeten” daar dan af te stappen. Vermits ook de controle van de plaatsbewijzen voor het opstappen in Brussel-Zuid gebeurt, reizen ze (als zwartrijder) dan verder naar London en mits enig geluk...

LUCHTHAVEN

Niet echt een grensstation, maar toch het vermelden waard. Er gebeurt ook een grenscontrole voor de reizigers die landen of vertrekken via de Nationale Luchthaven van Zaventem. Die controle heeft wel plaats in het luchthavengebouw en niet in het treinstation. (Gewone treinreizigers hebben vrije toegang, mits het betalen van een toeslag).

NIEUWE GRENSOVERGANGEN

Nu we alle grensoverschrijdende spoorlijnen behandeld hebben, de ene wat uitgebreider dan de andere, kan men zich de vraag stellen hoe de toekomst er uit gaat zien.

LIJN 11 Antwerpen-Schijnpoort – Noordland (Zandvliet) – Bergen-op-Zoom / Vlissingen

Mogelijk zit er een verlenging in van lijn 11, de Antwerpse Havenlijn richting Bergen-op-Zoom. Nu loopt zij vanaf Antwerpen-Schijnpoort grotendeels op de middenberm van de A12 autoweg naar Noordland (BASF). Vanaf daar is het nog maar luttele kilometers naar Woensdrecht om dan aan te sluiten op de Nederlandse spoorlijn van Bergen-op-Zoom / Vlissingen. Of, en wanneer de lijn er komt blijft momenteel een open vraag. Deze lijn is van groot belang voor het goederenverkeer tussen de twee Scheldehavens. In eerdere plannen leek ze er al vlug te komen in de periode 2006-2010. Toen was er een sterke toename van het goederenverkeer, vooral containers. Helaas is het handelsverkeer de voorbije

jaren sterk teruggelopen. Als deze lijn er ooit komt betekent dit een grote ontlasting voor de trafiek via lijn 12 via Essen en Roosendaal.

HSL 4 Brussel – Antwerpen – Meer – Nederland

De werken aan deze lijn startten al in 2000 en verliepen bijna volgens het vooropgezette schema. Jammer genoeg kwam ze slechts met vele jaren vertraging in dienst, grotendeels te wijten aan het uitblijven van de homologatie van de treinen. Sinds juni 2009 rijden er binnenlandse IR-s treinen tot het nieuwe station Noorderkempem. De uurdienst kende al direct een groot succes. De internationale treinen kwamen er maar bij vanaf december 2009. Met vele jaren vertraging ging eindelijk de Thalys via de HSL 4 rijden. Aan de basis hiervan lag vooral het uitblijven van de homologatie van het nieuwe treinmaterieel.

De HSL 4 begint aan kilometerpunt 48,1 ter hoogte van de naadloze overgang van de (verlengde) lijn 25 uit Brussel. De spanningswissel ligt ter hoogte van de stopplaats Antwerpen-Noorderdokken aan kilometerpunt 49,4. Het grenspunt Meer ligt aan km-punt 83,93 waar wordt aangesloten op de Nederlandse HSL-zuid. Onze HSL 4 heeft dus een lengte van 35,8 km. De HSL 4 is eigenlijk een verlenging van lijn 25. Sinds 23 maart 2007 wordt deze via een 3 km lange tunnel onder Antwerpen geleid. De tunnel begint juist na het station van Berchem en eindigt even voorbij Antwerpen-Dam. In Antwerpen Centraal rijden de treinen via het laagste niveau.

OPMERKING

De gebruikte spoorlijnummers zijn de gangbare nummers zoals die gebruikt worden door de NMBS of INFRABEL en zoals de reizigers ze kennen. Voorts baseerde de auteur zich op de heruitgave van het spoorboekje 1935 of de vermelde werken. Zoals in de reeks al vermeld veranderde een lijn of lijngedeelte al eens van nummer, meestal bij afschaffing van een lijn(gedeelte) en werd het soms samengevoegd bij een andere lijn. Als voorbeeld de grenslijn tussen Comines en Frankrijk die zowel het nummer 68 als 70 had. Een ander voorbeeld is de spoorlijn Comines – Armentières die zowel de nummers 67 en 69A had. Ook een verandering van “statuut” gaf in een aantal gevallen aanleiding tot vernummering. We kennen (hoofd)lijnen, lijnen met vereenvoudigde exploitatie, industriële lijnen en zelfs definitief buiten dienst gestelde lijn(gedeeltes). Ook oorlogsomstandigheden gaven aanleiding tot het toekennen van een ander lijnummer. De van oorsprong door de Duitse bezetter aangelegde lijnen bezaten “vanzelfsprekend” een “Pruisisch” nummer. Toen ze nadien bij België kwamen kregen ze (ook) een Belgisch nummer. Tenslotte: onze buurlanden gebruiken op de internationale lijnen hun eigen nationale nummering voor de lijn(gedeeltes) op hun grondgebied.

BRONVERMELDING

Voor de samenstelling van deze artikelenreeks maakte de auteur gebruik van een aantal gegevens uit volgende boeken: Les liaisons ferroviaires transfrontalières Belges, Les lignes ferrées plus courtes de Belgique, delen IV en V, beide van Roland Marganne. Spoorboekje 1935, heruitgave door TSP uit 1989. Der Eiserne Rhein van Thomas Barthels. Persoonlijke notities van de auteur, Noël Suis.

