



# RAIL-REVUE

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

Zesentwintigste jaar – Nr. 4

Oktober – November - December 2011

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](mailto:info@vebov.be)

Algemene informatie over onze vereniging is te vinden op het webadres: [www.vebov.be](http://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 4) _____	4
Rail-actueel - NMBS _____	8
De Lijn _____	14
MIVB _____	18
Belgische spoorweggrenzen ( deel 2) _____	19

Werkten mee aan dit nummer:

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

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

de beste wensen voor het nieuwe jaar 2012



## VERENIGINGSNIEUWS

### Nieuwjaarsboodschap 2012

Dit is alweer het laatste nummer van 2011. Tijd dus om u, uw familie en vrienden het allerbeste voor het nieuwe jaar toe te wensen. En dit niet enkel voor wat de gezondheid betreft, maar zeer zeker ook voor de werksfeer en vrije tijd. Helaas waren er de laatste maanden weer onheilspellende berichten over onze economie. Laten we daarom trachten om tenminste in onze hobby nog de nodige vreugde te vinden. Helaas verloren we in 2011 nogal wat leden en hobbyisten, veelal mensen die we al van sinds de oprichting van VeBOV kenden en dan ook veel voor onze vereniging betekenden. Sinds 2009 hebben we ons tijdschrift opgefleurd met vele kleurenfoto's. Ook het volledig digitaal aanbieden van onze copy kwam de uiteindelijke drukwaliteit ten goede. Uit verschillende reacties konden we opmaken dat de lezers dit appreciëren. Koken kost echter geld, kleur ook. Gemiddeld zijn de drukkosten voor een Rail-Revue in kleur met ongeveer 50% gestegen. We hadden dit als bestuur al enigszins verwacht en hadden daarom op de laatste ALV van 12 maart 2011 dan ook aan de deelnemers de toelating gevraagd om het lidgeld met 4 € te mogen verhogen. Het VeBOV-bestuur heeft dit jaar de administratieve uitgaven voor de vereniging tot een strikt minimum beperkt. Mede hierdoor zullen we het lidgeld voor 2012 dan ook slechts met 2 € verhogen. Ondanks deze noodzakelijke stijging hopen we u ook in 2012 te blijven boeien met ons openbaar vervoer nieuws.

### Maandelijksse bijeenkomsten

Zoals de voorbije jaren houden we onze maandelijksse bijeenkomsten in zaal Paroza, Bacchuslaan 67 te Berchem. Zoals gebruikelijk is dit de 4<sup>e</sup> vrijdag van de maand. In 2012 zijn er omwille van feestdagen en verlofperiodes evenwel enkele afwijkingen. Noteer alvast in uw agenda van 2012 de volgende data: 27 januari, 24 februari, 23 maart, 27 april, 25 mei, 22 juni, 28 september, 26 oktober, 23 november en **21 december**. In juli en augustus zijn er geen georganiseerde bijeenkomsten.

### Agenda

27 januari 2012 Ronny Van Hée neemt ons mee richting Den Haag, Brussel en Duitsland met gevarieerde trein- en trambeelden. (herneming van de voorstelling van oktober 2011 die omwille van dwingende reden werd afgelast.)

24 februari 2012 Eddy Cassiers brengt ons moderne beelden uit Ierland met een zijsprongetje naar Belfast.

23 maart 2012 Eddy Cassiers toont aan de hand van een diavoorstelling de enorme metamorfose bij de Oostenrijkse spoorwegen in de periode 2000-2010.

27 april 2012 Erik Heylen toont ongewone DeLijn- en NMBS-beelden, trein-tram-bus in Noorwegen, Hongarije, Engeland en Ierland.

### Uitstappen

Informatie vindt u op het bijgevoegde formulier.

### Lidgelden voor 2012

De lidgelden voor 2012 bedragen 23 € voor de binnenlandse leden en 27 € voor de buitenlandse vrienden. Binnenlandse leden kunnen best gebruik maken van het bijgevoegde overschrijvingsformulier. Let er op dat u nu wel degelijk verplicht gebruik moet maken van de nieuwe rekeningnummers. Bij twijfel, vraag hulp bij uw financiële instelling. Uiteraard mag u de bijdrage ook via elektronische weg overmaken.

Vergeet in dat geval niet om uw juiste lidnummer te vermelden. U vindt dit nummer eveneens terug op het verzendetiket van dit tijdschrift. Gelieve u in regel te stellen voor einde januari 2012.

### Uw lidgeld gratis!

Wie betaalt als eerste zijn lidgeld? Diegene die er in slaagt om als eerste "lidgeld VeBOV 2012" ons boekjaar 2012 te openen met een **volledig correcte betaling** van zijn lidgeld, krijgt dit van ons teruggestort! Dit wil dus zeggen dat alle gegevens juist moeten zijn. Zowel de "papier" als de "elektronische" betalingen komen in aanmerking. Diegene die bovenaan ons eerste bankafschrift van 2012 staat is winnaar. Onze financiële instelling bepaalt in feite wie wint. Leden van bestuur en redactie zijn uitgesloten van deelname. Voor de twijfelars: het boekjaar start op 01/01/12 om 0u00!

### Algemene Ledenvergadering 2012

Onze jaarlijkse Algemene Ledenvergadering zal het volgende jaar gehouden worden te Gent. Omwille van enkele te verwachten evenementen in het voorjaar nodigen wij u dit jaar al uit op **zaterdag 11 februari 2012** om 10u00 in zaal "Brasserie Bridge" op het Sint-Baafsplein 21, te 9000 Gent. De aanvang van de vergadering is voorzien om 10 uur stipt, het einde omstreeks 12 uur.

Na de vergadering is er eetmogelijkheid ter plaatse.

In de namiddag houden we een rit op het Gentse trammet met de nadruk op de recente wijzigingen. Deelnameprijs 15 €, de deelnemers aan de ALV betalen 12 €.

### • Agenda van de Algemene Ledenvergadering 2012:

1. verslag van de vorige ALV 2011 (zie RR 2011/2)
2. verslag van de activiteiten in 2011
3. verslag van de secretaris over 2011
4. kasverslag 2011
5. verslag van de kascommissie voor 2011
6. verkiezing van de nieuwe kascommissie
7. verkiezing van het bestuur en verdeling van de mandaten (facultatief, indien noodzakelijk)
8. stand van zaken van het tijdschrift Rail-Revue
9. budget 2012
10. vaststelling lidmaatschapsbijdrage voor 2013
11. voorziene activiteiten 2012-2013
12. autobus Brossel, stand van zaken
13. archief VeBOV
14. rondvraag, varia

Leden die een agendapunt wensen toe te voegen worden gevraagd om het bestuur hiervan vóór 20 januari 2012 **schriftelijk** in kennis te stellen.

### • Volmachten

Indien u niet op de Algemene Ledenvergadering aanwezig kan zijn maar toch uw stem wenst uit te brengen, kan u het in bijlage gevoegd formulier gebruiken. Gelieve de instructies strikt op te volgen om geldig te kunnen stemmen.

### Overlijden

Totaal onverwacht ontviel ons op 28 oktober 2011 Hugo Nauwelaerts. Hugo, geboren op 3 december 1934, was van bij de oprichting van VeBOV in 1976 trouw op post bij de bijeenkomsten in het Antwerpse. Hij hield zich altijd zeer kritisch en secuur bezig met alle aspecten van onze hobby. We zullen hem missen op onze vergaderingen en uitstappen. Aan zijn familie, vrienden en kennissen bieden we onze oprechte blijken van deelneming aan.

## De tramwagens van de T.V.L.

(Tramways de la Ville de Luxembourg)

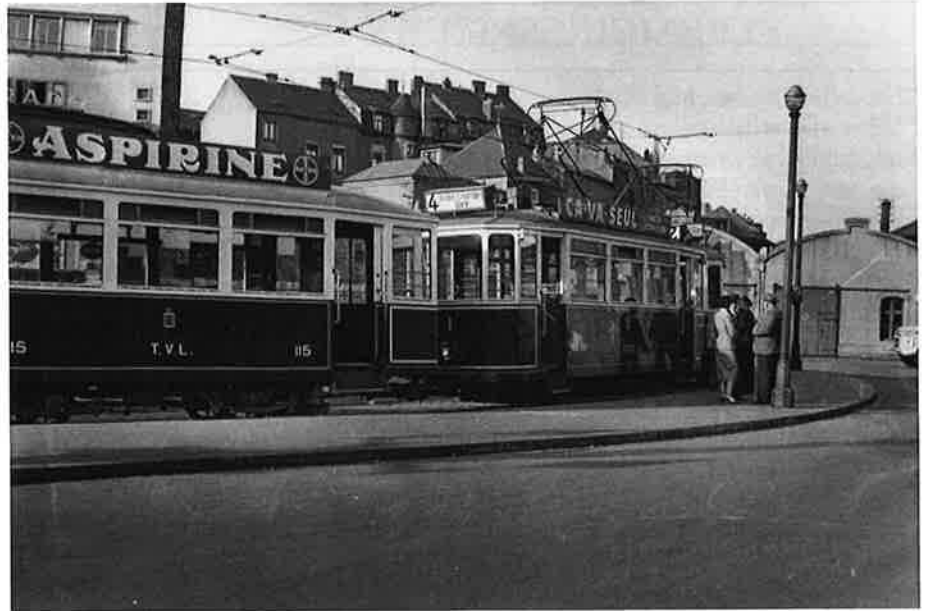
© foto's en tekst: Jacques Cohn

Beste lezer, aanhoudende gezondheidsproblemen hebben mij belet om het laatste gedeelte over de AR's van de buurtspoorwegen tijdig klaar te krijgen. Ze moeten noodgedwongen naar een later nummer van Rail-Revue worden verschoven, waarvoor ik al mijn vrienden om begrip vraag.

Laat ons daarom deze keer de weinig gekende stadstram van Luxemburg bekijken, die in de periode 1950-1960 lijn per lijn uit het stadsbeeld verdween.

### FOTO 1

*Stel 1 + 115 in 1956 aan het oude stationsplein op lijn 4 naar de wijk Limpertsberg (Viaduct). Al de tramwagens van de T.V.L. waren steeds netjes gewassen en goed onderhouden.*



### FOTO 2

*Op dezelfde dag motorwagen 2 op lijn 1, op weg naar het hoofdpостgebouw.*



“In 1956 kwam het tot een samenwerking tussen mezelf en een katoenweverij te Remiremont in de Franse Vogezen. Dit bracht voor mij talrijke verplaatsingen met de auto met zich mee tussen die plaats en mijn toenmalige woonplaats, Brussel.

Vanzelfsprekend gebeurde dit nog langs de rijkswegen, omdat het enige stukje autoweg in België zich “in the middle of nowhere” bevond, namelijk tussen Aalter en Jabbeke! (ooit bedoeld tijdens de oorlog in 1940 als start- en landingsbaan voor de “Luftwaffe” voor de Blitzkrieg richting Londen). Wie weet dat nog, nu bijna 70 jaar later? Ze stelde me wel in staat om tijdens het doorkruisen van de stad Luxemburg even kennis te maken met de overblijfsels van een tramnet dat ooit 12 lijnen telde. De buurtlijnen waren toen al ter ziele gegaan en nog enkele wagens reden in Esch-sur-Alzette en te Hagondange, aan de grens met Frankrijk (waarop ik later nog hoop op terug te komen).”

### FOTO 3

*In oktober 1959, motorwagen 3 op lijn 4 naar Limpertsberg. De reizigers zijn al opgestapt. Er bestonden toen al de “Coca-Cola” reclameborden.*



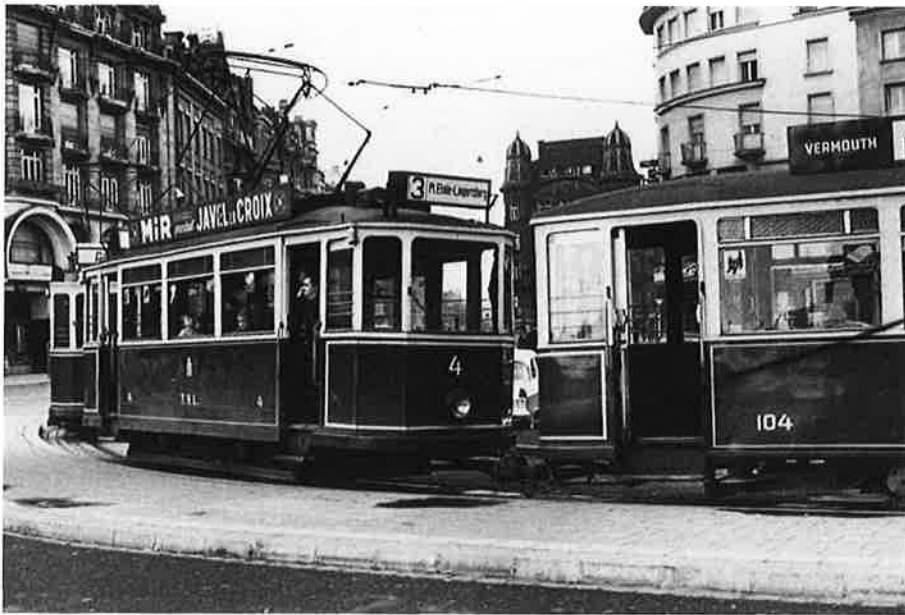


FOTO 4

*Eveneens in oktober 1959 motorwagen 4 op een tram van lijn 3 naar Limpertsberg, langs de Place de l'Etoile. De motorwagens 1-10 werden door Uerdingen gebouwd met een elektrische uitrusting van Siemens. Ze bleven tot 1960 in dienst. De bijwagens 101-104 en 114-118 waren eigenbouw en hielden het eveneens tot in 1960 uit.*



Van het uiteindelijk 12 lijnen tellende tramnet bestonden er in de periode 1955-1964 nog de volgende:

lijn 1: Poste – Ville – Gare

lijn 2: Ville – Gare

lijn 3: Limpertsberg – Place de l'Etoile – Gare

lijn 4: Viaduct Limpertsberg – Gare

lijn 10: Gare – Beggen – Walfer

lijn 11: Gare – Merl.

Op sommige plaatsen waren nog de restanten van de lijn 6 naar Bonnevoie, lijn 9 naar Neudorf en lijn 12 naar Rollingergrund te zien. De laatste tram in Luxemburg reed op 5 september 1964.

FOTO 5

*Op dezelfde dag: motorwagen 5 van dezelfde bouwreeks.*



FOTO 6

*Hier zijn we in 1958, motorwagen 6 met bijwagen 108.*

FOTO 7

*Ditmaal, uitzonderlijk geen eigen foto, maar wel een document uit mijn archief, auteur me onbekend. Deze toont motorwagen 8 op lijn 4, op dezelfde plaats als motorwagen 6, maar wel in de andere richting.*

*Naast de richtingtrommel is een tweetalig bord geplaatst "Foire, Messe".*



FOTO 8

*Nog een archiefdocument (glasplaat) met motorwagen 12 naar Bonnevoie, zonder lijnnummer, maar deze maal met een dakplaatje "Fair".*

*Misschien een versterkingsdienst? De motorwagens 12 en 13 werden door Wismar in Duitsland gebouwd en verzekerden de allerlaatste tramdiensten van het tramnet in 1964.*

FOTO 9

*Terug verder met eigen fotomateriaal. Deze keer motorwagen 15 in het centrum, in oktober 1959, op een versterkingsdienst met de eenvoudige bestemmingsaanduiding "Ville" (Stad). Het stadscentrum en station liggen op twee heuvels door een diep dal gescheiden en via hoge bruggen met elkaar verbonden.*

*De motorwagens 15-18 waren een eigenbouw van de T.V.L.*





**FOTO 10**

*Motorwagen 16 op lijn 1, eveneens aan de eindpuntlus aan het station in 1956. Opgenomen bij mijn eerste terugrit van Remiremont naar Brussel. De tramontvanger kijkt argwanend naar mijn nummerplaat. Misschien waren tramfoto's in die jaren nog altijd "Streng Verboden".*



**FOTO 11**

*Maart 1960, dezelfde lus. Motorwagen 17 vertrekt naar de "Ville" met de 109, een echte voorvader "op hoge poten", met echte spaakwielen, gebouwd in België, bij Métallurgique te Nivelles.*



**FOTO 12**

*Motorwagen 18 en bijwagen 117 in april 1960 op lijn 3 klaar om naar Limpertsberg te vertrekken.*

**(wordt vervolgd)**



**INFRABEL**  
Right On Track

### DIABOLO

De ombouw van het station in Zaventem, Brussel Nationale Luchthaven, verloopt volgens de vooropgezette planning. De perrons werden met ongeveer 50m verlengd. De ruwbouw en de sporen van de nieuwe lijnen 25N richting Mechelen en 26 richting Halle zijn overal geplaatst. Inmiddels werden ook de bovenleidingpalen geplaatst en is men ook al druk bezig aan de rijdraad en signalisatie. Eigenlijk is het gedeelte tussen Mechelen en Vilvoorde al klaar voor oplevering. Dit gedeelte op de middenberm van de E19 krijgt ETCS1 en is goed voor een lijnsnelheid van 160 km/uur. Voor het ouder treinmaterieel met "MEMOR" werden ook nog de klassieke krokodillen geplaatst. In principe zou alles in juni 2012 in gebruik kunnen worden genomen. De speciale toeslag voor luchthavenreizigers zal van 2,05 € opgetrokken worden tot ongeveer 4 € per enkele reis.

### LUCHTHAVEN CHARLEROI (sorry: Brussels South)

Er bestaan plannen om deze luchthaven rechtstreeks op het spoorweginet aan te sluiten. Het betreft een 11,4 km lange lijn tussen Luttre op lijn 124 en Fleurus op lijn 140. 6,1 km na Luttre duikt de lijn een 3,8 km lange tunnel in naar het ondergrondse, liefst viersporige, station Gosselies. Daarna komt er een vertakking naar lijn 140, zowel in de richting van Ottignies als in de richting Charleroi. De lijn 140/1 tussen Charleroi Sud en West met een nieuwe brug over de Sambre wordt hierbij dubbelsporig. Kostprijs 500 miljoen €, in dienst omstreeks 2019. Volgens de huidige plannen zou er in Luttre echter geen rechtstreekse verbinding met lijn 117 (de Waalse spooras) voorzien zijn.

### LIJN 25

In het weekeinde van 8 en 9 oktober kwam het eerste spoor van lijn 25 over de nieuwe spoorbrug in dienst. Op 19 en 20 november volgde het spoor richting Brussel. Dit nieuwe stuk is 1,5 km lang tussen de Mechelse Baan en de perrons in Duffel. Daarna kan men beginnen met de oude bruggen van lijn 25 af te breken om tenslotte de nieuwe bedding en sporen voor lijn 27 te leggen.

### LIJN 51

Nabij de stopplaats Brugge-Sint Pieters werd er een nieuwe, hogere brug over het kanaal Gent – Oostende geplaatst. Nu is men de nieuwe spoorbedding aan het aanleggen.

### LIJNEN 51A en 51B

In de haven van Zeebrugge werden twee nieuwe verbindingen bogen aangelegd. Een eerste tussen de lijnen 51A en 51B om vanuit Zeebrugge-Vorming rechtstreeks naar de bundels Pelikaan en Ramskapelle te kunnen rijden. Daarvoor moesten de treinen eerst naar Brugge-Goederen om daar van rijrichting te wisselen. Deze nieuwe verbinding is ook geëlektrificeerd, kreeg het lijnnummer 51B/1 en de naam "Ter Doest bocht" mee. Een tweede verbinding kwam er

tussen de twee hiervoor aangehaalde sporenbundels. Alhoewel deze op amper 1 km van elkaar liggen moest er ook steeds via Brugge-Goederen worden gereden. Deze enkelsporige lijn werd eveneens geëlektrificeerd. Vanuit de treinen tussen Brugge en Knokke kan men deze bogen zien liggen. In de Zeebrugse haven komt er in Zeebrugge-Vorming een 24-sporige bundel bij. Hiervoor zou wel de weinig gebruikte stopplaats Zwankendamme moeten verdwijnen (2 P-treinen per richting en per dag). De stopplaats Lissewege ligt 1300m verder.

### LIJN 55

Ter hoogte van het nieuwe Kluizendok legt Infrabel twee nieuwe spoorbundels aan langs het verplaatste tracé van lijn 55 (Wondelgem – Zelzate – Terneuzen). Eén krijgt de naam Kluizendok, de andere wordt Gavers. Zij moeten eind 2011 in dienst komen voor de bedrijven die zich aan het nieuwe dok willen vestigen.

### LIJN 156

Het laatste stukje van deze lijn dat nog in dienst was is nu ook gesloten. Het betreft een drietal kilometer tussen de laadplaats Carrière de Wallers (Momignies) tot aan de grens met Frankrijk. De lijn liep over 5,6 km verder tot het Franse Anor. De laatste jaren bestond het vervoer uit 1 à 2 treinen per werkdag, gereden door Colas-Rail. Reden van de sluiting van dit restant was het protest van de plaatselijke bevolking die tegen de uitbreiding van de steengroeve was en vreesde voor de doortocht van enkele treinen méér door Momignies. Gevolg: op Frans grondgebied werd vanuit Anor een nieuwe lijn van 4 km aangelegd tot aan de laadplaats die ook op Frans grondgebied ligt. De Momignezen kunnen nu een fietspad aanleggen. *(N.v.d.r.: En daarmee verhuist wéér een stukje Belgische economie naar het buitenland.)*

Lijn 156 liep in betere tijden tussen Herneton-sur-Meuse – Doische – Mariembourg – Chimay – Momignies – Anor. In 1953 werd het reizigersverkeer beëindigd, voor goederen werd de grens gesloten op 24/11/1984. In 1986 echter werden terug treinen gereden door TEMCA, de goederenafdeling van de CFV3V, die hiervoor de 6019 en 6086 van de NMBS had gekocht. Deze brachten de treinen tot aan de Franse grens, waar de SNCF en later Colas-Rail de treinen overnam.

### LIJNEN 154 en 162

Een belangrijk infrastructuurwerk behelst de vernieuwing van de vier spoorbruggen in Namur over de Maas. Per lijn en per richting bestaan ze telkens uit drie delen van 60m. Het geheel is ook gekend als de "Pont du Luxembourg". De oude volledig metalen brugdelen worden vervangen door nieuwe met een betonnen bovenbouw waar de sporen in komen. Elk 60m lang gedeelte weegt ongeveer 320t. Zij worden in de nabijheid gebouwd door een constructiebedrijf uit Andenne. In een eerste fase worden de bruggen van lijn 154 vernieuwd. Te dien einde heeft men het B-spoor en de bovenleiding uitgebrouwen en werden er gedurende het O.L.H.-Hemelvaart weekend van 2 tot 5 juni d.m.v. een kraan op een ponton de brugdelen verwijderd, de daaropvolgende dagen de pijlers aangepast en tenslotte in het Pinksterweekend van 11 tot 13 juni de drie nieuwe brugdelen geplaatst. De dagen daarna werden spoor en bovenleiding, met een moderne stijl masten, terug geplaatst. Op 3 juli was het spoor terug in dienst. Het A-spoor (richting Dinant) volgde tijdens de lange weekends van 1 en 11 november. In 2012 volgen de twee bruggen van lijn 162.





AM 767 op lijn 130A als L-trein naar Charleroi Sud. Nog tot december 2011 bleven er reizigerstreinen rijden naar het Franse Jeumont. Daarna wordt deze grensovergang opgeheven.  
Foto: Noël Suys, Erquelinnes 17 september 2011.



Het alternatief voor het verdwijnen van de treinverbinding met Frankrijk via lijn 130A. Voor het station van Erquelinnes zien we een autobus van France Autobus. Van zijn Belgisch eindpunt rijdt lijn 51 via Jeumont en Maubeuge naar Haumont.  
Foto: Noël Suys, Erquelinnes 17 september 2011.



Captrain Benelux is een operator met roots bij de Franse SNCF, die goederentreinen vanuit Nederland, België en Duitsland naar en van Frankrijk moet brengen. Dit bedrijf nam een aantal "Class 66" diesellocomotieven over van diverse operatoren zoals ERS en R4C, om sterke trekkrachten ter beschikking te hebben, los van de verscheidene bovenleidingspanningen. Te Antwerpen Schijnpoort zien we de 6609 én PB05 als één locomotiefnummer. De oorspronkelijke ERS-nummering is verder gezet in de 6600-reeks, terwijl het R4C-nummer PB05 is behouden voor de vroeger reeds bekomen nettoelatingsen.  
3 september 2011.  
Foto Erik Heylen.

**NIEUWE STOPPLAATSEN LIJNEN 15 (en 19)**

Als alles meezit dan komen er samen met de nieuwe dienstregeling van december 2012 in Limburg twee nieuwe stopplaatsen bij op lijn 15 (Antwerpen – Mol – Hasselt). De huidige stopplaats Beringen werd al op 12 juni 2011 herdoopt in Beverlo. De oorspronkelijke stopplaats Beringen aan km-paal 77,5 lag dicht tegen het centrum van die gemeente. Ze werd in 1984 bij het in voege komen van het IC-IR-plan gesloten en vervangen door een nieuwe met dezelfde naam, maar deze keer wel kilometers verwijderd van het centrum, aan km-paal 73,9. Al na amper 27 jaar wordt dit nu rechtgezet. Aan de nieuwe stopplaats komt er ook een busstation.

Een tweede nieuwe stopplaats komt er in Zonhoven. Daar lag tot 1955 aan km-paal 7,4 een station. Toen nog op lijn 19, Hasselt – Neerpelt – Achel-grens aan km-paal 91,5. In 1955 werd de reizigersdienst op lijn 19 naar Neerpelt afgeschaft. Ook de treinen naar Mol en Antwerpen hielden er vanaf dan geen halt meer.

Een jaar later, in 2013, zou in dezelfde provincie ook het station Hamont heropend worden. Dat ligt nu op lijn 19 aan de grens met Nederland, km-paal 32,2. Het was een belangrijk grensstation op de "IJzeren Rijn" op lijn 15, km-paal 87,2. In 1953 werd de reizigersdienst gestaakt tussen Mol – Hamont – Weert. Eén enkele omnibustrein reed nog tussen Hamont via Neerpelt naar Hasselt, 's avonds in de andere richting. Nu rijden er dagelijks nog twee goederentreinen door Hamont. Een geladen trein met zinkerts voor de 2km verder gelegen fabriek in Budel en leeg terug richting Antwerpen, dit op één doorgaand spoor. Na 56 jaar ligt er nog altijd een ongebruikt perron. Er komt een nieuw perron een 100-tal m richting Neerpelt en er komt een tweede spoor bij. Dat Hamont heropend wordt betekent dat de reizigersdienst, die nu maar tot Neerpelt rijdt, met 9 km verlengd wordt. Na de heropening van het vak Mol – Neerpelt in 1978 is dit zeker een positief signaal voor deze regio.

Voor wat lijn 15 betreft gaat men in 2012 het 21km lange vak tussen Herentals en Mol elektrificeren. Dit heeft wel tot gevolg dat de bestaande IR-c dienst gaat gesplitst worden. Elektrisch tot Mol en dan verder met de dieselstellen reeks 41 naar respectievelijk Hasselt of naar Neerpelt en Hamont. Een verdere elektrificatie van de lijnen 15 en 19 staat momenteel echter niet op het programma. De huidige (ontslagnemende) minister zou wel laten onderzoeken of er geen elektrificatie tot Neerpelt mogelijk is en zelfs verder naar Hamont of Weert in Nederland. Hier kan dan aangesloten worden op de belangrijke lijn Eindhoven – Maastricht. Ondanks het feit dat Nedtrain vijf jaar geleden het gedeelte tot Budel gerenoveerd heeft rijden hier geen treinen. Niet enkel in België, maar ook in Nederland gebeuren soms rare zaken.

**NIEUWE INDUSTRIELIJNEN**

In Wallonië worden er twee nieuwe industrielijnen aangelegd om evenveel industriezones te bedienen. De eerste is bedoeld voor de zone Molinfaing aan de E411 snelweg in de buurt van Neufchâteau. Zij takt daar af van lijn 162, draagt de naam "Centre Ardennes" en de werken zijn nog deze zomer gestart. Deze terminal wordt betaald door de Waalse regering en het Europese Ferrer-fonds.

Van een tweede is er enkel nog een studie gemaakt. Ze zou in Quiévrain naar een ook nog op te richten "Intermodaal Platform" aan het kanaal te Hensies lopen en een lengte van

5,5km hebben. Geraamde kostprijs: 6 miljoen €. Er zou zelfs een verbindingsboog komen richting Franse grens op lijn 97. In dat geval moet ook het baanvak van Quiévrain – Blanc-Misseron volledig terug aangelegd worden. Men ijvert wel om de spoorlijn naar Valenciennes in Frankrijk terug te heropenen. Of dit samengaat met de op dezelfde bedding aan te leggen tramlijn valt nog af te wachten.

**Technics****ONDERHOUDSWERKPLAATSEN**

Er komen twee nieuwe onderhoudswerkplaatsen. In Ottignies komt er één voor de nieuwe Desiro-stellen die op het GEN-net rond Brussel gaan rijden. Het is de bedoeling dat deze in april 2012 in gebruik kan genomen worden. Ze komt aan de linkerkant van lijn 161 (in richting Namur) net vóór lijn 139 uit Leuven aantakt. (De weinige Desiro's die rijden blijken nog altijd eigendom te zijn van fabrikant Siemens. Ze worden pas aan de NMBS geleverd wanneer ze aan alle eisen van het lastenboek voldoen).

Een tweede nieuwe werkplaats komt er in Stockem (Arlon). Ook deze werkplaats gaat instaan voor het onderhoud van de nieuwe Desiro-stellen. Ze komt links, bij het buitenrijden van Arlon in de richting van Luxemburg, ongeveer op de plaats van de oude stelplaats.

**Logistics****O.S.R.**

On-Site-Rail, een NMBS Logistics filiaal dat het eindvervoer naar bedrijven met spooraansluiting verzorgt, heeft in Tergnier (Frankrijk) een nieuwe "Hub" geopend, om vandaar nieuwe klanten te kunnen bedienen. Tergnier is een vormingsstation, gelegen op de (oude) spoorlijn Brussel-Paris, op zo'n 130km van Paris-Nord. Op deze terminal gebruikt O.S.R. vier van Alphatrains in Frankrijk gehuurde diesels G1206. Zij behouden nog de Franse nummering in de 61000 reeks en de FRET-beschildering, maar kregen wel een O.S.R. sticker. Het is reeds de derde Hub in Noord-Frankrijk. De andere twee zijn Lille en Aulnoye.

**PER TREIN NAAR CHINA**

Sinds enkele maanden rijdt er een containertrein van de HUPAC terminal Antwerpen-Combinant naar de Chinese stad Chongqing. De reis van 10.000km gaat via Duitsland, Polen, Rusland en Mongolië naar China. Er zijn 22 dagen voor nodig, toch nog een winst van 20 dagen tegenover per schip. Het informatieblad van de Stad Antwerpen kondigt trots aan dat de reis non-stop verloopt. Wij weten het natuurlijk beter. Er moeten nogal wat spoorweggrenzen gepasseerd worden en daar wordt er natuurlijk ook al eens van spoorbreedte veranderd. Zowel aan de Pools – Wit-Russische

grens als aan deze tussen Mongolië en China moeten de containers overgeladen worden. In Rusland is de spoorbreedte immers 1520mm. De trein wordt gereden door het Zwitserse HUPAC en vertrekt vanop haar Antwerpse terminal richting Aachen-West. Tot daar wordt de tractie verzekerd door Crossrail (het vroegere DLC). De eerste trein vervoerde vooral elektronica-goederen. Het blad van "A" vergeet er ook bij te vertellen dat er vooralsnog geen goederen in de andere richting zijn vertrokken.

### RONET

Het vormingsstation te Ronet bij Namur op lijn 130 werd op 12 juni 2011 gesloten. De containertreinen naar het zuiden van Frankrijk en Spanje die hier vertrokken, doen dat voortaan vanuit Antwerpen-Noord. Ze rijden nu via de grensovergang van Quévy in plaats van deze van Erquelinnes.

Ronet wordt enkel nog gebruikt om goederentreinen te laten uitwijken. Het echte rangeerwerk met heuvelen enz. was al een tijdje afgeschaft.

### GOEDERENTREINEN RICHTING NEDERLAND

Sommige goederentreinen in relatie met Nederland rijden via Essen in plaats van Visé (Wezet). De reden is te vinden in een typisch Belgisch fenomeen: omdat (een gedeelte) van onze Waalse treinbestuurders onvoldoende kennis heeft van de Nederlandse taal. Dit werd vastgesteld bij een controle door de Nederlandse inspectie van Verkeer en Waterstaat. Dit kan natuurlijk tot onveilige situaties leiden. Denken we in dit verband maar terug aan de treinramp te Pécrot.

Belgische treinbestuurders dienen met de Nederlandse treindienstleiders steeds Nederlands te spreken en dat schijnt voor sommigen toch een onoverkomelijk probleem te zijn. Ook vroeger waren er in Roosendaal al eens taalproblemen met een aantal van origine Franstalige treinbestuurders. Na klachten vanwege de NS komen er nu meestal Antwerpse machinisten in Roosendaal.



**Reizigers**

### THALYS

Sinds zondag 30 oktober wordt er één Thalys van Paris-Nord naar en van de Luchthaven van Zaventem verlengd. Het betreft de 9407 met vertrek uit Paris-Nord 6u25 en aankomst te Brussel-Zuid om 7u45 en om 8u12 in de Luchthaven. Hij vertrekt daar terug als Thalys 9418 om 9u46, 10u15 in Brussel-Zuid, met aankomst in Paris-Nord om 11u35.

Buiten de TRESKI (zie hierna) rijdt er op zaterdag, van 24 december tot 14 april, een Thalys tussen Amsterdam en de Franse skigebieden rond Bourg-Saint-Maurice. Op de heenreis passeert hij Antwerpen Centraal om 7u04 en komt hij ter bestemming om 14u34. Hij vertrekt dan terug om 15u45 en is terug in Antwerpen C. om 23u25.

### TRESKI

Ook deze winter rijdt de "TRESKI" naar de skigebieden van Tirol in Oostenrijk. Hij rijdt op 23 en 30 december 2011 en ook op 17 februari 2012. Hij vertrekt vanuit Brussel-Zuid om 20u02 en komt de volgende ochtend aan in Zell am See om

8u57. Zoals de drie voorgaande jaren rijdt er ter gelegenheid van het krokusverlof op 17 februari 2012 een bijkomende trein met vertrek om 20u36 vanuit Essen. De aankomst in Zell am See is voorzien om 12u23. Deze trein heeft stops in Antwerpen-Centraal, Berchem en Mechelen. De terugrit van deze trein vertrekt op 25 februari uit Zell am See om 21u22 en komt terug aan in Essen de volgende dag om 12u20.

### LIJN 26

Sinds maandag 26 september 2011 is de treindienst op lijn 26 Vilvoorde – Halle terug aangepast op ongeveer dezelfde basis als vóór de brand van 13 maart 2011 in Blok 4, het seinhuis van Etterbeek. Na deze brand konden de wissels die toegang gaven tot de verbindinglijnen 26/2, 3 en 4 niet meer normaal bediend worden. Omdat er van lijn 26 geen treinen in of uit Etterbeek konden, reden deze toen allemaal rechtdoor, zowel in de richting van Vilvoorde als die van Halle. Voor de treindienst Aalst – Eigenbrakel werden twee alternatieve diensten ingesteld, via het westerringspoor lijn 28. Het seinhuis van Etterbeek is definitief buiten dienst gesteld en in ijtempo werd alles overgeheveld naar de EPB van Brussel-Noord. Er moesten nieuwe kabels gelegd worden tussen Brussel-Noord en Brussel-Luxemburg om alles veilig te kunnen bedienen. In Brussel-Noord werd de installatie van een bijkomend bedieningspaneel voltooid. De overdracht van het seinhuis Etterbeek naar Brussel-Noord was al gepland in het kader van het volledig elektronisch maken van het gehele Infrabel-netwerk. Sinds 26 september is de toestand genormaliseerd. Wel keren de treinen niet meer in Etterbeek, maar in Brussel-Luxemburg. Er rijden nu twee aparte treindiensten. Eén tussen Brussel-Luxemburg en Mechelen, een tweede tussen Brussel-Luxemburg en Halle. Ook de CR-dienst Aalst – Eigenbrakel rijdt terug via Bockstaal. Er rijden nu twee rechtstreekse treinen tussen Mechelen (via Vilvoorde) en Halle (verlengd tot Geraardsbergen in de spits) zonder Etterbeek te bedienen.

### GLONS lijnen 24 en 34

In het seinhuis van Glons (Glaaien) aan de splitsing van de lijnen 24 en 34 was er op 30 augustus 2011 een brand. Dit seinhuis wordt van op afstand bediend vanuit Blok 5 in Visé. Er werden vijf wissels vergrendeld zodat er enkel goederenverkeer mogelijk was naar lijn 24. Voor de reizigers van lijn 24 Hasselt – Liège werd voorzien in een vervangingsbusdienst tussen Tongeren en Liers. De IR-c was beperkt tot Tongeren. Op werkdagen werd de IC-D verlengd tot Liers. In de weekends reed een pendeltrein tussen Liège en Liers. Deze toestand duurde tot begin oktober.

### NIEUWE DIENST DECEMBER 2011

De NMBS gaat snoeien in onrendabele treinen. De norm wordt nu minstens 40 reizigers om de verbruikte energiekost te kunnen dekken (behalve voor de treinen die volgens de beheersovereenkomst moeten rijden). Een eerste voorstel bestond er in om 302 treinen en een 50-tal stations te sluiten. Na het nodige protest werd dit afgezwakt tot "slechts" 193 treinen, de meeste aan het begin of einde van de dag. Bij nader inzien blijken er nu op papier verschillende treinen niet meer te rijden. Dat zullen ze nu toch blijven doen, maar dan zonder reizigers.

Op het grensbaanvak Erquelinnes – Jeumont vervallen alle acht treinen. Het alternatief biedt de France Autobus uit Haumont naar Erquelinnes. (zie ook de foto's).

*De buurtspoorweglijn Olloy – Oignies vierde haar 100 jarig bestaan. Reden genoeg om een aantal festiviteiten op poten te zetten in hetzelfde weekend dat de CFV3V zijn jaarlijkse stoomfestival hield. In het oude stationnetje van Oignies werd er een tentoonstelling gehouden, een boekwerk en een DVD gepresenteerd. De blikvanger was ongetwijfeld de AR 86 (AsVi) die er op een speciaal aangelegd stukje spoor werd tentoongesteld. De festiviteiten mochten op een grote toeloop van zowel de plaatselijke bevolking als van de tramliefhebbers rekenen. Oignies 25 september 2011.  
Foto: Luc Couscheir*



*Gedurende het weekend 10 en 11 september hield de vereniging Bus & Car zijn jaarlijkse opendeurdagen in de stelplaats Casteau. Daar werd naast een groot aantal museumbussen ook een splinternieuwe VDL-Citea tentoongesteld. Een vrij omvangrijke reeks gaat de oudste autobussen in de entiteit Hainaut aflossen. Casteau 11 september 2011.  
Foto: Luc Couscheir*



*Zoals gebruikelijk legde Bus & Car ter gelegenheid van haar opendeurdagen op 10 en 11 november 2011 ook enkele ritten in met een museumbus. Deze keer ging het naar het vernieuwde TEC-depot van Mons-Bassin. Daar verschenen de voorbije jaren veel nieuwe gelede autobussen. Ook het dienstmaterieel is daar gestald. Depannagebus 3018 was vroeger de 3256, daarvóór droeg zij het SNCV-nummer 5487, een A120 uit de eerste helft van de jaren tachtig. Na dertig jaar heeft zij nu, zoals de foto toont, haar beste tijd gehad. Mons Bassin 11 september 2011.  
Foto: Luc Couscheir*





*Ter vervanging van de trams reed op 21 augustus 2011 een buspendel tussen Olympiade en Hoboken (stelplaats). De 4106 wacht op zijn reizigers die een gratis wandeling werd aangeboden. De bestemmingsaanduider staat nog op "Olympiade".*

*Foto: Luc Couscheir.*

In ons vorige nummer kon u lezen dat op zondag 21 augustus, ter gelegenheid van de reconstructie van de De Bruynlaan de bomen die de trambaan omzomen vakkundig gerooid werden. In een latere fase volgt nog hetzelfde op de VIIe Olympiadelaan. Tramlijn 2 werd die dag beperkt tot Olympiade. Om de dienst niet te zeer te ontregelen reed ze wel verder naar Zwijndrecht. Tussen Olympiade en Hoboken reed er een vervangende buspendel.



*De volgende dag volgde enigszins de ontnuchtering. De beide bomenrijen zijn verdwenen, maar er komen nieuwe exemplaren in de plaats. Het is voor wie bekend is met de vroegere situatie wel een heel hallucinant beeld. Soms, bij helder weer, kan men boven de huizen in de achtergrond (Zwaantjes), de wieken van de elektriciteitsmolens langs de E17 in Kruibeke zien! Eén groot voordeel voor ons: het is nu mogelijk om de trams daar nu eindelijk langs de deurszijde te fotograferen!*

*Hermelijn 7227 op 22 augustus 2012 ter hoogte van de halte Sportstraat, in de richting Linkeroever.*

*Foto: Luc Couscheir*



*Op maandag 21 november 2011 werd het Antwerpse tramnet getroffen door een zware tram-tramaanrijding tussen twee Hermelijnen. Hoewel we niet in een ongefallenrubriek wensen te vervallen, willen we u deze foto toch niet onthouden, gelet op de impact van dit ongeval, waarbij ook nog eens tien gewonden vielen. De 7229 van lijn 2 diende bij het uitrijden van de PM aan de Halewijnlaan te wachten op het vrij maken van het spoor wegens spoorwerken. De bestuurder van de 7242 van lijn 15 moet het stilstaande tramvoertuig vóór hem niet of te laat hebben opgemerkt... Foto: Luc Couscheir, 21 november 2011, Linkeroever Halewijnlaan.*



## Algemeen

### NIEUWS OVER DE GEPLANDE TRAMPROJECTEN

In het Vlaams Parlement te Brussel vinden regelmatig commissievergaderingen over diverse onderwerpen plaats. Meestal zijn die vrij saai en technisch. Zo ook over datgene wat onze interesse betreft, het openbaar vervoer in onze provincies. Bij aandachtige lectuur komen we toch wat meer te weten over wat we (al dan niet) mogen verwachten aangaande het trein- tram- en busgebeuren de volgende jaren. Neem er gerust onze twee artikelen van enkele jaren geleden bij, waarbij we ingingen op het plan 2020 van De Lijn, en vergelijk met de onderstaande tekst. We hebben hier getracht een eerlijke samenvatting te geven van de stand van zaken (2011) in de diverse projecten. Uit een aantal opmerkingen is duidelijk af te leiden dat zij afkomstig zijn van de diverse politici uit hun respectievelijke regio. De antwoorden en een toelichting werden gegeven door de De Lijn en verkeersspecialisten. We hebben de projecten gegroepeerd per entiteit. Zeer interessant zijn de ontwikkelingen in Limburg, waar we dan ook dieper op in gaan. Voor nieuwe tramlijnen zijn ook nieuwe trams nodig. In een apart hoofdstukje doen we een poging om hierover in de toekomst te kijken. Tenzij uitdrukkelijk (*als n.v.d.r.*) vermeld, zijn de opmerkingen afkomstig van de parlementariërs.

### Limburg

Spartacus: drie sneltramlijnen en een volledige reorganisatie van het hele busnet: 5/6/7/14/15/16/25/26/27/28/29/30/31.

**Lijn 1:** Hasselt – Maastricht: de start van de exploitatie hangt af van de tractiekeuze diesel-elektrisch of volelektrisch. Het budget wordt geactualiseerd. Wat komt er op Nederlands grondgebied, welk tracé in Maastricht? Daar heeft de gemeenteraad blijkbaar gekozen voor het Boulevardtracé via de Maas, Vlaanderen voor het tracé via de Markt. Maastricht wil die markt nu juist verkeersvrij maken. Tracé en haltes: Hasselt station – Kanaalkom – Dussartplein – Provinciehuis – Universiteit. Tot hier is de lijn dubbelsporig en rijdt ook lijn 2. Vervolgens Diepenbeek – Beverst (in studie) – Munsterbilzen – Eigenbilzen (studie) – Lanaken – Maastricht. In Hasselt komt er een driesporig tramstation annex stelplaats op de plaats van het vroegere ABX-gebouw. Lijn 1 gaat richting Mouterijstraat-Stokerijstraat. Er is een volledige herinrichting van het kruispunt uitgewerkt. Kanaalkom met halte Demerstraat. De tram komt aan de rand van een nieuw plein. Dussartplein, **ongelijkgrondse** kruising met de ring en aan de Grenslandhallen. In Diepenbeek was er een knelpunt, het kruispunt met de N76 wordt aangepast. In Diepenbeek komt er een ongelijkgrondse kruising voor fietsers en voetgangers met toegang tot de tramperrons. Er komt een stopplaats in Munsterbilzen op de plaats van de vroegere treinstopplaats. Er komt een gelijkgrondse kruising met slagbomen in de omgeving van de rotonde op de verbindingsweg Bilzen – Genk. In Eigenbilzen ligt de oude lijn 20 (al van begin jaren negentig buiten gebruik) deels ingegraven. De twee wegbruggen moeten vervangen worden. Ook de spoorbrug in Gellik moet gerenoveerd worden. In Lanaken en Maastricht (Maaseik?) wordt nagedacht over het

drukke verkeer op de noord-zuidas door het Maasland (de N78). Lanaken blijkt een ideaal overstappunt waar er gedacht wordt aan een P+R. De tram rijdt op Vlaams grondgebied op een volledig van het spoornet gescheiden infrastructuur. Ter hoogte van Lanaken rijdt men naast het overslagpunt. Op één aftakking naar een transportbedrijf na, is er geen koppeling. Met Infrabel zijn er afspraken gemaakt om in een adequate beveiliging te voorzien. In Nederland rijdt de tram voor een groot deel over de bedding van een spoorlijn. Prorail gaat in opdracht van de stad Hasselt (sic) na of er een apart spoor moet komen, dan wel gemengd met goederentreinen. Op 31 mei 2011 heeft de gemeenteraad van Maastricht beslist om **niet** via de spoorlijn naar het station te rijden maar wel om de tram naar het centrum te brengen. De Markt wordt ontbust en de tram zal stoppen op de Maasboulevard met haltes ter hoogte van Belvédère en de Wilhelminabrug met voorlopige eindhalte Station. Er wordt in een latere fase overwogen om de tram te verlengen tot Randwijck.

Er werden onder meer ook vragen gesteld over het installeren van een beveiligingssysteem. Bij een snelheid van meer dan 70 km/uur komt er seinbeveiliging. Omdat TBL1+ enkel in België gebruikt wordt zal men ERMTS-ETCS installeren.

Het budget voorziet in de aankoop van twaalf elektrische voertuigen (maar niet uitsluitend voor lijn 1).

Timing: 2007 beslissing; de vergunningen zijn afgerond. Er wordt nu (in 2011) nog gewacht op de definitieve beslissing. Indien goedkeuring kan gegund worden in een DBFM-opdracht in 2013 dan kan de lijn in 2017 gerealiseerd zijn (*n.v.d.r. wat niet hetzelfde is als in exploitatie*).

**Lijn 2:** Hasselt – Genk – Maasmechelen. Uitgaande van een afronding van de planning in 2013, zou de exploitatie in 2020 beginnen. De tracékeuze moet nog gebeuren.

**Lijn 3:** Hasselt – Neerpelt – Lommel. Vergelijkende studie, samen met de NMBS. 'Lighttrain' versus sneltram. De studie is ver gevorderd.

### Antwerpen

- Brabo I: tramlijnverlengingen naar Wijnegem en Boechout. Deze komen in 2012 in dienst.
- Brabo II: tramlijnverlengingen naar Ekeren, Eilandje, Brusselstraat en omgeving Opera. De studie loopt.
- LIVAN 1: premetro tunnel Turnhoutsebaan-Herentalsebaan, tak naar P+R Wommelgem. Werken aangevat, in dienst 2014-2015.
- Kontich: niet op korte termijn.
- Beveren: tangentiale (snel)buslijn.
- Inkorten buslijnen: bij het indienststellen van nieuwe tramlijnen zal men de buslijnen inkorten tot de rand.
- De signalisatie in de Antwerpse premetro wordt vernieuwd.

### Oost-Vlaanderen

- Lijnen 21/22: verlenging richting Zwijnaarde beslist, start der werken 2012, in dienst 2014.
- The Loop (Flanders Expo): lijnverlenging en een verlenging naar het UZ Gent. In studie, aanbesteding 2013.
- Vertramming lijn 7, lijn Muide – Dokken – Dampoort, studie lijn 3, **inclusief trolleybusvariant!** Studie in 2012.
- Sneltramlijn Aalst – Dendermonde – Sint-Niklaas. In studie.

## Vlaams-Brabant

- Sneltram Boom – Londerzeel – Brussel.
  - Sneltram Ninove – Gooik – Brussel.
  - Sneltram Heist-op-den-Berg – Haacht – Brussel. Op een gedeelte van de gewestweg werden recentelijk grote stukken eigen busbaan gemaakt, later te gebruiken voor de sneltram.
  - Sneltram Jette – Vilvoorde – Luchthaven – Tervuren. Deze moet een tangent vormen door de “Vlaamse Rand”. In verband met deze lijn werd geopperd om ook het geplande (maar fel gecontesteerde) shopping centrum “Uplace” in Vilvoorde dan maar ineens van een tramverbinding te voorzien. In eerste instantie zouden hier pendelbusverbindingen komen vanuit de stations Zaventem en Vilvoorde. Een tram is hier niet te verwachten vóór 2015.
- Voor alle vier deze projecten lopen de voorbereidende studies.
- Er werden ook vragen gesteld over een sneltramlijn van Aalst naar Brussel. (*N.v.d.r.: samen met de sneltramlijn naar Dendermonde (zie Oost-Vlaanderen) zou dit ook de mogelijkheid openen voor een lokale lijn in Aalst.*)

## West-Vlaanderen

- Tramlijnverlenging (aftakking) Koksijde – Veurne: studie begonnen in 2010. In feite is dit een aftakking van de bestaande Kustlijn. Diverse tracévarianten werden bekeken. Na de weerhouden keuze kan het budget definitief bepaald worden. De tracékeuze werd immers in vraag gesteld: waarom tussen Koksijde Ster der Zee en Veurne? Is het niet logischer om de bestaande lijn vanaf Adinkerke te verlengen naar Veurne? Kan het niet over de bestaande spoorweg? De eerste keuze kreeg uiteindelijk de voorkeur.
- Tramlijnverbinding Brugge – Zeebrugge: project voorlopig opgeschort. Er wordt bekeken of er geen nauwere samenwerking met de NMBS mogelijk is. Wel loopt er een studie over de constructie van een tunnel die een oplossing moet bieden voor het drukke vrachtverkeer naar de haven. Deze tunnel zou dan eveneens geschikt moeten zijn voor tramverkeer.

## Algemeen

*N.v.d.r.: Afhankelijk van het feit of de parlementariërs (technisch) vertrouwd zijn met de diverse exploitatievormen doken er soms (voor ons toch) vreemde vragen of suggesties op. Volgende onderwerpen kwamen onder meer aan bod:*

- De compatibiliteit van diverse railvoertuigen, spoorbreedte, verschillende spanningen. Nieuw is het gebruik van hybride vormen voor de aandrijving. Ook de voeding via batterijen of via de grond kwam aan bod. Sommigen zagen de bovenleidingmasten al vlug verdwijnen. Blijkbaar was er in Gent vastgesteld dat die bovenleidingmasten voor de trolleybus van een grotere omvang waren dan die voor de trams. Door De Lijn werd er natuurlijk al vlug op gewezen dat er hiervoor ook duurdere trams moeten komen en dat ook de exploitatiekosten hierbij flink de hoogte in gaat.
- In bijna alle gevallen gaat de invoering van een nieuwe sneltramlijn ook een reorganisatie van het busnet met zich mee brengen. Een gevolg hiervan is dat men meer zal moeten overstappen. Hopelijk wordt de met de sneltram gemaakte tijdwinst niet terug verloren.

Er moet niet enkel in nieuwe (snel)trams geïnvesteerd worden, maar ook voorzien worden in nieuwe stelplaatsen en tractiestations en andere infrastructuur.

Zowel in Limburg als Vlaams-Brabant zal men normaalspoor (1435mm) gebruiken.

## Trams

Uit de vragen en antwoorden kunnen we wel één en ander afleiden wanneer we volgende reeksen nieuwe trams mogen verwachten en hoelang we nog met het huidige bestand verder moeten. In 1999 waren er in totaal (theoretisch) nog 225 PCC's in dienst. In 2010 was dit aantal geslonken tot 198. In die periode kwamen er 112 Hermelijnen in dienst.

### West-Vlaanderen

BN 6000-6049 1980-1983 48 trams

Deze trams werden in de jaren negentig verlengd met een lagevloermiddendeel.

Mits een bijkomende revisie worden er 16 vervangen vanaf 2015 en de 32 andere vanaf 2023.

In het andere geval moeten ze **integraal** vervangen worden vanaf 2015.

### Antwerpen

PCC 1 7001-7060 1960-1962 50 trams (\*)

Laatste PCC 1 uit dienst in 2017

PCC 2 7061-7165 1966-1975 105 trams

Ofwel een nieuwe modernisering (het tussenvoegen van een lagevloerdeel zoals beschreven in RR 2011/2), ofwel deze reeksen vervangen vanaf 2014-2015. In dit geval betekent dat al twee jaar voor de afvoer van de PCC 1.

Siemens 7201-7231 1999-2001 31 trams

7232-7271 2004-2006 40 trams

7272-7284 2012 13 trams

Nieuwe (1) vanaf 2014 21 trams

(1) vanaf 2015 17 trams

(1) vanaf 2016 24 trams

### Gent

PCC 6224-6254 1971-74 niet gerenoveerd

(6224 26 27 31 32 33 34 39 40 41 42 45 46 47 48 53 54)

De momenteel nog beschikbare trams vervangen vanaf 2015.

PCC 6202-6223 1971/2001-03 gerenoveerd

Deze 22 trams zijn te vervangen vanaf 2019.

Siemens 6301-6314 1999-2001 14 trams

6315-6331 2005 17 trams

6332-6341 2007 10 (pool)trams

Nieuwe (1) vanaf 2015 26 trams

Onze eerste conclusie: 30-jarige trams in West-Vlaanderen zijn blijkbaar “ouder” dan een halve eeuw oude PCC's.

(1) zie ook op de volgende blz., waarbij er sprake is van kleinere loten. Een opmerkelijke zinsnede vinden we in het rapport: “De kusttrams hebben al een respectabele leeftijd bereikt”. Inderdaad, dat is waar, in bijv. Duitsland is men al volop bezig de 30-jarige “Stadtbahnwagens” af te voeren. Het is evenwel zo dat onze PCC's inmiddels minstens 35 tot 51 jaar oud zijn. De PCC 2 in Antwerpen en 22 Gentenaren kregen wel een grondige revisie, maar blijven daarbij oud en klein. Deze tekst gaat nog uit van in totaal 88 nieuwe trams. Inmiddels is dit afgeslankt tot 62 eenheden.

(\*) Aansluitend op het bovenstaande kunnen we melden dat er blijkbaar een nieuwe afvoergolf van PCC 1 in Antwerpen is gestart. In november 2011 werden al de 7050 en 7021 gestript.



## Antwerpen

### Reclame trams

7006 LEE sinds september 2011; ex Sony  
 7016 Super Mario sinds november; ex Saturn  
 7051 Mango sinds september 2011; ex Allo Telecom  
 7060 Actie 11 11 11 sinds oktober 2011; ex BMW Jorsen  
 7202 De reclame "Soyjoy" liep ten einde in september  
 Er rijden momenteel geen Hermelijnen met totaalreclame, maar enkele kregen wel een doorlopende reclame boven de ramen, over de hele lengte van de tram: o.a. 7206, 7235, 7237, 7246 en 7260 met auto promotie voor "Cambio", de 7225 en 7260 voor "Immo Web".

### Trams op vakantie

Het is stilaan een traditie dat er tijdens de zomermaanden Antwerpse en Gentse Hermelijnen richting Kust versassen. Zij blijken daar broodnodig om de toeristen te verplaatsen. Dit jaar waren dit naast de zeven Antwerpenaren 7229, 7236, 7266-70, ook deze vijf Gentse 6332, 6337-39 en 6341. Vanaf einde augustus keerden ze terug naar hun thuisbasis. De 7268 en 6332 overwinteren dit jaar aan de Kust.

### Nieuwe Hermelijnen

Er stromen nogal wat tegenstrijdige berichten binnen aangaande de aflevering van de 13 Hermelijnen 7272-7284. Deze had omstreeks midden oktober op gang moeten komen. Ook in de geschreven pers werd dit zo aangekondigd. Het is evenwel zo dat zolang de nieuwe tramloods Deurne niet is opgeleverd, er een acuut plaatsgebrek is in de twee bestaande tramdepots. Het al op voorhand afvoeren van enkele oudgedienden is echter geen optie, omdat dan weer het aantal benodigde trams voor de dienst wel erg krap wordt. Het is dus zoeken naar een zeker evenwicht tussen leveringen van de nieuwe en afvoer van oudgedienden om de continuïteit van de tramdiensten te handhaven. De aflevering zou maar op gang komen vanaf januari 2012 à rato van één per maand. Volgens eind november ingewonnen informatie zou de levering slechts in het najaar 2012 van start gaan, nog altijd ten gevolge van de overstroming van de fabriek in Bautzen. Maar er is toch goed nieuws: De Lijn bestelt begin 2012 een volgende reeks trams die we dan al twee jaar later in de Gentse en Antwerpse straten kunnen zien rijden (als alles goed zit natuurlijk). Een gedeelte van deze trams wordt (voor Belgische begrippen althans) "superlang", 44 meter. De bestelling wordt opgesplitst in twee loten. In het eerste lot zijn er 28 kleine en 10 grote. In het tweede lot zijn er dat respectievelijk 10 kleine en 14 grote. In totaal dus 38 kleine en 24 grote, maakt 62 trams. In RR 2011-2 hadden we het nog over een totaal van 88 trams waarvan in eerste instantie 21 voor Antwerpen bestemd zouden zijn. Hopelijk komt er spoedig nog een derde lot (van 26 trams) om toch tot het vooropgestelde aantal van 88 te komen. Bovendien hadden de lange trams toen nog een lengte van 45m. Een Antwerpse krant beschrijft de lange trams als "supers" en heeft het ook nog altijd over Hermelijnen. In elk geval is dit goed nieuws voor de reiziger.

De 7272-7284 krijgen een LED-kleurendisplay in plaats van de tot nu toe geplaatste gekleurde lijnfilms. Wellicht krijgen zij toch weer de kleine cabine zoals deze van de eerste reeks 7201-7231. Heeft dit te maken met de ticketverkoop bij hun overplaatsing naar de Kust tijdens de zomermaanden?

## Spoorwerken

### Wijnegem

Hoera, driewerf hoera! Er mag nu definitief verder gewerkt worden na de klacht (klucht) van de voorbije maanden. De officiële herstart had plaats op vrijdag 4 november. Voor wie nog twijfels mocht hebben, deze maal zonder de geachte aanwezigheid van de nodige personaliteiten. In feite was dit alles niet nodig geweest en zou alles nu omstreeks de jaarwisseling kant en klaar afgeleverd zijn. Jammer, want de opbouw van deze belangrijke werf verliep zo vlot dat er eigenlijk een voorsprong van drie maanden was ontstaan op het vooropgezette schema, een voorsprong die nu broodnodig is om alles nog op tijd in dienst te nemen. Een gedwongen winterstop kan immers nog altijd roet in het eten strooien. Een eerste werk bestond erin om de nog ontbrekende bovenleidingmasten te kunnen plaatsen. De voorbije maanden werden nog wel de sporen en wissels voor de eindlus geplaatst. Deze plaats werd daarna verder afgewerkt met de betegeling en het straatmeubilair. Wat ons wel verontrust is de beperkte nuttige perronlengte aan de toekomstige terminus van de lijnen 5 en 10. Het binnenste spoor heeft slechts 22m recht spoor, het buitenste is een vieral meter langer. De totale nuttige lengte tussen de twee wissels laat in elk geval niet toe om of twee koppelstellen, of twee Hermelijnen per lijn tegelijkertijd te laten halteren. Hierbij speelt zeker mee dat zowel lijn 5 op Linkeroever, als lijn 10 aan de Melkmarkt normaal **geen** eindpuntrust nemen (wegens in de weg staan van andere tramlijnen) en ze logisch dubbele eindpuntrust genieten aan de andere kant. Op de tram-busbedding wachten is ook al geen optie. Het is vrijwel zeker dat lijn 10 nu de hele dag met koppelstellen gaat rijden, er doen zelfs al geruchten de ronde dat ze (lange) Hermelijnen zal krijgen. Nog onder voorbehoud: op het einde van het paasverlof 2012 zouden de lijnen 5 en 10 naar Wijnegem rijden.

### Stelplaats Deurne

Hier werd de voorbije maanden ijverig verder gebouwd. Begin november was de spoorinfrastructuur praktisch voltooid en waren de meeste bovenleidingmasten geplaatst. De afwerking en inrichting is ondertussen ook volop aan gang.

### Mortsel

Ook hier (in hetzelfde project als Wijnegem) is er een lichte voorsprong op het vooropgezette werkschema. Al vanaf oktober werd er gestart met het voor de inwoners en handelaars, gevoelige gedeelte in het Mortselse centrum. Er wordt ondertussen al volop gewerkt aan de spoorbedding tussen de bestaande terminus en het NMBS-station / nieuwe Gemeenteplein. Mede omwille van de drukke eindejaars-periode, is er een winterstop voorzien in het handelscentrum van deze stad. Alles laat zich aanzien dat de uiteindelijke oplevering, zoals gepland, in het najaar van 2012 kan gebeuren.

### Deurne Turnhoutsebaan/Cogelsplein (2° bedrijf)

Na een onderbreking van bijna 2 jaar wordt eindelijk verder gewerkt aan dit stuk straat. De tramsporen werden al in 2009



vernieuwd tussen de Leeuwantstraat en het Cogelsplein op het drukke kruispunt met de Hooftvunderlei na. Einde oktober waren de archeologen druk bezig met truweeltje, stoffer en blik om de ondergrond te onderzoeken. Vanaf 7 november gingen de spoorbouwers aan het Cogelsplein aan de slag om twee **vaste** wisselverbindingen aan te leggen. Zij moesten lijn 10 toelaten om richting stad over een zestigtal meter op tegenspoor te rijden. In de nacht van 8 op 9 november werd de verbinding kant Lakborslei gelegd, in de nacht van 9 op 10 november was de kant Ring (Antwerpen) aan de beurt. Waarom er niet gewoon langs elke kant telkens maar **één** wissel werd geplaatst richting enkel spoor blijft voorspog onbeantwoord. De enkelspoor exploitatie kwam op 15 november in dienst en werd beveiligd met een lichtsignalisatie. Het viel ons hierbij op dat wanneer een tram zich aanmeldde, en het spoor niet bezet was, hij **onmiddellijk** vrije doorgang kreeg. We kunnen hier enkel bij concluderen: verkeerslichtenbeïnvloeding kan wel degelijk, zaak is vooral om dit te willen. Trouwens, 100 jaar geleden werkte een gelijkaardig systeem al bij onze NMVB, toen met zware draadcontacten geactiveerd door de pantograaf, nu gebeurt dit via elektronische weg en met detectielussen.

De buslijnen van de bundel 410 volgen een omleiding via een normaal voor het autoverkeer afgesloten weg door het Rivierenhof.

#### Engelselei (Ius Stenenbrug)

Ten behoeve van de toekomstige uitritten voor de lijnen 8 en 11 vanuit de nieuwe stelplaats Deurne richting Silsburg of Eksterlaar, werd er vanaf 14 november gewerkt aan de plaatsing van een elektronische wissel. Tot nu toe lag daar nog altijd een handbediend exemplaar. Er was hiervoor geen onderbreking voor de trams nodig, de autobussen volgden een lokale omleiding.

#### Stenenbrug/Herentalsebaan

De ingebruikname van de "Reuzenpijp" (de tramtunnel onder de Turnhoutsebaan) werpt zijn schaduw vooruit. Ter hoogte van de voorziene helling aan het kruispunt met de Luitenant Lippenslaan/Morkhovenlei komen er zijdelings tramsporen. Zij zijn niet enkel dienstig tijdens de werken maar zullen ook in de toekomst voor een bovengrondse verbinding zorgen.

#### Brusselstraat

Nog niet gestart, maar wel hoog in de prioriteitenlijst, is de verbinding tussen de Brederodestraat (lijnen 4 en 24) en de Bolivarplaats (lijnen 8 en 12) via de Brusselstraat. In deze straat van amper enkele honderden meter, was er in vervlogen tijden zelfs ooit nog een tramdepot. Het is de bedoeling dat lijn 24 bij het gezelschap van de "snelle" lijnen gaat horen en het is zeker niet denkbeeldig dat hij hierbij de Brederodestraat ruilt voor de Brusselstraat. Lijn 4 is de lijn die langs de Brederodestraat Hoboken met de omgeving van de Groenplaats en de Schelde verbindt. Door diezelfde straat rijden ook de belangrijke busbundels 290 en 500 van of naar de Rupelgemeenten en naar Wilrijk, Aartselaar en Schelle via de A12.

#### De Keyserlei/Opera (Leien)

Denk nu zeker niet dat er hier opnieuw trams bovengronds komen rijden! Die blijven wel degelijk onder de grond, als de tunnel onder de Leien in de omgeving van de Opera in dienst komt, zelfs nog meer dan nu het geval is. We vermelden dit

wel omdat er vanaf 7 november de werken gestart (zouden moeten) zijn voor de volledige heraanleg van deze belangrijke straat met zicht op het Centraal Station. Zouden moeten helaas, want de start werd gehinderd door een aantal boomklimmers en een rechtszaak. De werken hebben wel een invloed op het busverkeer van de rechtstreekse lijnen 17 en 21 naar Wilrijk, 32 naar Edegem en ook 244 naar Wommelgem. Het is de bedoeling om (min of meer) in één vloeiende beweging (\*) ook het stuk van de Leien in de omgeving van de Opera en de Franklin Rooseveltplaats aan te pakken, en daar rijden natuurlijk wel trams. Nu nog bovengronds, later via de tunnel, en komen er op de Italiëlei nog de sporen richting Eilandje en Ekeren bij.

(\*) destijds werden de woorden "in één vloeiende beweging" door het stadsbestuur ook gebruikt ter gelegenheid van de werken aan de Leien, die na de beëindiging van het zuidelijk gedeelte dan naadloos moesten overlopen naar het noorden, maar dat is inmiddels ook wel al vijf jaar geleden.

#### Olympiade

Een werf die stilaan naar zijn climax loopt is deze van dit belangrijke kruispunt aan de zuidrand van Antwerpen. De nieuwe lus langs de Kruishofstraat en de Populierenlaan was in september vrijwel voltooid en in oktober werd begonnen met het plaatsen van de maar liefst **120** bovenleidingpalen. In het midden van het toekomstige vijfhoekige rondpunt was het windstil. Daar kwam vanaf 5 december verandering in. Die dag ging de vier jaar oude keerlus van lijn 6 buiten dienst. Lijn 6 reed naar Zwaantjes. Op 10 en 11 december was er totaal geen tramverkeer mogelijk tussen Harmonie en Zwaantjes. Van 12 tot 18 december gingen zowel lijn 2 als lijn 6 over de nieuwe sporen richting Hoboken rijden waarbij lijn 6 aan de Zwaantjes keerde. Vanaf 19 december zou de definitieve sporensituatie met ingebruikname van de nieuwe lus voor lijn 6 in dienst moeten komen.

#### 596 nieuwe wachthuisjes

De voorbije maanden werden er in een aantal Antwerpse districten de -in sommige gevallen- vrij recente wachthuisjes "Decaux" vervangen door dito "Clear Channel". De operatie kost eigenlijk niets, de wachthuisjes worden gratis geplaatst, ter compensatie mogen de firma's er wel hun reclame in kwijt. Er werd natuurlijk een planning opgemaakt om de hinder voor de reizigers te beperken. Maar toch kan het mislopen. De aannemer van de werf Olympiade had de "Decaux" al in augustus laten verwijderen omdat zij voor het nieuwe tracé een belemmering vormden. Groot was dan ook zijn en onze verbazing dat er op een zonnige dag in oktober werd overgegaan tot de plaatsing van de nieuwe schuilhuisjes, nieuwe ruiten inclusief. Men was natuurlijk ook al op zoek gegaan naar de nog te verwijderen exemplaren (niet gevonden, vermist). Dit was zelfs geen alleenstaand geval. Ook op het Koningin Astridplein werd er een dergelijke operatie doorgevoerd. Het wachthuisje op perron 7 werd vervangen, alleen is het nu nog geduldig wachten tot buslijn 21 daar ooit nog eens langs rijdt.

Verlies de twee bijlagen in dit nummer niet uit het oog! Ze zijn bedoeld om er nuttig gebruik van te maken.



De voorbije maanden veranderde het Brusselse tramlandschap grondig. Behalve de nieuwe lijn 62 en de verlenging van lijn 94 tot aan het Tram-museum is er de constante instroom van nieuwe 3000- en 4000-en. Tegelijkertijd gaan er al 7700-en buiten dienst en wordt er druk geschoven met materieel tussen de verschillende lijnen. Ter illustratie deze drie foto's van Raf Bonte.



*De 2007 op de op 31 augustus 2011 in dienst genomen tramlijn 62. Deze maakt de verbinding tussen Da Vinci en Weldoeners. De foto werd genomen op de eerste exploitatiedag aan het Meiserplein.*



*Sedert 31 augustus 2011 wordt op de gehele lijn 82 met 3000-en gereden. In de beginfase was dit ongeveer 1/3<sup>e</sup> met 3000-en en de resterende 2/3<sup>e</sup> met 7900-en. 's Avonds rijdt lijn 82 niet en rijden dezelfde 3000-en op lijn 32 Da Vinci – Drogenbos. De foto kwam op 16 september 2011 tot stand aan de terminus Berchem Station.*



*De inzet van 2000-en op lijn 97 is er tijdelijk gekomen omdat de lijnen 92 en 97 hun respectievelijke eindpunten aan Fort-Jaco en Dieweg niet kunnen bereiken. Hierdoor wisselen de trams van lijnnummer ter hoogte van de Marlowsquare. Normalerweise worden er geen 2000-en ingezet op lijn 97. Op 30 september 2011 staat de 2004 aan het Louisaplein.*



### Belgische grensovergangen (vervolg)

*Nog aansluitend bij het eerste deel waarin de grensovergangen tussen België en Nederland beschreven werden, dit beeld van de signalisatie die geplaatst is op de plaats waar de twee spoorwegnetten op elkaar aansluiten. De foto werd genomen op 11 april 2010 op lijn 12 te Essen en we kijken in de richting van Roosendaal.*

*Ook de **voeding** van de bovenleiding ligt hier, de treinen rijden evenwel nog een achttal km verder op 3000 volt, tot even voor het station van Roosendaal.*



*Nadat de halte Hergenrath op 2 juni 1957 werd gesloten kwam ze een halve eeuw later, op 9 december 2007, als stopplaats terug in dienst. In 1968 werd ze ook gesloten voor de goederendienst. Ze lag/ligt op lijn 37, op 1,150km van de Duitse (Pruisische) grens. Tussen de twee wereldoorlogen fungeerde ze enkel voor de lokale stoptreinen naar Aachen. Na WO II reden de stoptreinen van Herbesthal maar tot Hergenrath. Ze behoorde ooit toe tot drie verschillende spoorweg-directies: K.P.E.V., D.R.B. en tenslotte onze NMBS.*

*De foto dateert van 2 juni 2009.*



*Vertrek van de AR 4154 naar Athus en Arlon. Het Belgische dieselstel komt van Bertrix. Rechts de e-loc 4013 van de CFL met de RB naar Luxemburg-stad via Dippach. Dit Luxemburgs grensstation heeft zowel een grens met België (Athus) als met Frankrijk (Mont-Saint-Martin) op de lijn naar Longwy.*

*Rodange op 29 juli 2009.*

**Tekst en foto's: Noël Suys**

## Duitsland inclusief de “oorlogslijnen” Grensbaanvakken C

- L 24/39 Tongeren / Herbesthal – Gemmenich (Plombières) – Aachen-West
- L 24A (Montzen) – vertakking Geulthal – Aachen-Süd (verbindinglijn zonder station)
- L 37 Liège – Welkenraedt – Herbesthal – Aachen-Hbf (na WO I werd Herbesthal het grensstation)
- L 48 Aachen Hbf – Walheim – Raeren – Monschau / Kalterherberg – Sankt-Vith
- L 46 Sankt-Vith – Steinebrück – Bleialf – Gerolstein (lijnen 46 en 48 ook gekend als Vennbahn)
- L 45A Weywertz – Losheimergraben – Losheim – Jünkerath
- L 45 Trois-Ponts – Masta – Meiz - Waimés
- L 163 Gouvy – Beho – Maldinge – Sankt-Vith
- L 47A Sankt-Vith – Recht – Burtonville – Vielsalm
- SNCV Dolhain (Vicinal) – Membach – Eupen (buurtspoorweglijn op normaalspoor 1435 mm)

De grenzen tussen België en Duitsland (het vroegere Pruisen) kenden in de loop der jaren nogal wat jo-jo-bewegingen onder de invloed van WO I & II en het verdrag van Versailles. In 1919 krijgt België ter compensatie van het oorlogsleed er een gebied van ongeveer 1000 km<sup>2</sup> bij, de Oostkantons Eupen-Malmédy. In WO II worden deze terug bij Duitsland gevoegd (met nog een extra bonus). Na WO II keert dit gebied weer terug naar België. Nu heeft België met Duitsland een 161,5 km lange grens tussen de drielandenpunten van Gemmenich en Ouren (gemeente Burg-Reuland). Vóór de Eerste Wereldoorlog had België maar drie spoorweg-grensovergangen. De eerste was die van lijn 39 Welkenraedt – Plombières – Aachen-West. Een tweede betrof deze van lijn 37 Liège – Aachen-Hbf. Nummer drie betrof die op de pas op 5 januari 1914 geopende spoorlijn tussen Stavelot en Malmédy, die in België aansloot op onze bestaande spoorlijn Verviers – Trois-Ponts én in Malmédy op de Pruisische lijn Malmédy – Jünkerath. Wel is daar een stuk van de Vennbahn Waimés – Weywertz dat eigenlijk bij lijn 48 hoort. Om strategische redenen heeft de Duitse bezetter al vlug een aantal spoorlijnen aangelegd. De eerste tussen Tongeren en Gemmenich (lijn 24) en lijn 24A (Montzen – vertakking Geulthal – vertakking Aachen-Süd). Een andere was Gouvy – Sankt-Vith (lijn 163) en (Sankt-Vith) – Born – Vielsalm (lijn 47A). Dit was een aftakking van de Vennbahn of lijn 48. Deze lijnen waren in de eerste plaats bedoeld ter bevoorrading van de troepen aan het Franse front waar de Duitsers in felle gevechten verwickeld waren. Ook de Duitse industrie verkreeg meer afzetmogelijkheden via deze nieuwe lijnen.

### Lijn 24 Tongeren – Aachen-West

De twee eerste lijnen met Duitsland vormen in feite één geheel: namelijk de lijn 24 Tongeren – Aachen-West sloot met een fly-over in Gemmenich-Botselaar aan op de al in 1872 geopende lijn Welkenraedt – Plombières – Gemmenich – Aachen-West, net voor de Gemmenicher tunnel. Lijn 24 Tongeren – Gemmenich werd voor het verkeer geopend op 16 februari 1917, zelfs als alles nog niet klaar was. Er waren toen nog verschillende werven, het volledige verkeer over dubbelspoor was pas een feit op 6 januari 1918. Vanuit

Tongeren tot de aansluiting op lijn 39 was de lijn 44,5 km lang. Onmiddellijk daarna ligt de Gemmenicher tunnel met een lengte van 865 m. Het is de enige tunnel in België waardoorheen ook een landsgrens loopt. Deze bevindt zich op 269 m van de ingang aan de Belgisch kant, Aachen-West is 5,350 km verder. Ook een heel klein stuk van amper enkele meter van het neutraal gebleven Moresnet liep door de tunnel.

### Lijn 24A (Montzen) – vertakking Geulthal – Aachen-Süd

Deze verbinding was oorspronkelijk niet voorzien, maar de Duitse bezetter zag al spoedig in dat ze tezamen met lijn 24 maar beter ineens ook een verbinding aanlegde met Aachen-Hbf en de lijn verder naar Köln. Op die manier kon een frontwissel in Aachen-West worden vermeden. Lijn 24A had evenwel een groot nadeel. Daar waar lijn 24A bij Ronheide – Aachen-Süd aansloot was er vanuit Aachen-Hbf tot Aachen-Süd over een afstand van 2,2 km een helling van 26,7 per 1000 wat voor de toen beschikbare locomotieven een probleem was. Lijn 24A had een lengte van 4,745 km en takte juist na het viaduct van Moresnet met een ongelijkvloerse kruising af van lijn 24 en sloot in Ronheide- Aachen-Süd aan op lijn 37. Van de dubbelsporige lijn 24A lag er 3,3 km op Belgisch grondgebied. Ze kwam ongeveer gelijktijdig met lijn 24 in dienst op 28 februari 1917.

### Lijn 163 Gouvy – Sankt-Vith

Ook deze lijn werd in de Eerste Wereldoorlog voor militaire doeleinden aangelegd om een tweede aanvoerlijn naar het oorlogsfront rond Verdun te hebben. Deze dubbelsporige lijn was 20 km lang en kwam in dienst in februari 1918.

### Lijn 47A Sankt-Vith – Vielsalm-Born

Hetzelfde is van toepassing op deze spoorlijn. Ze sloot in Born aan op de lijn 48 (Vennbahn) in de richting van Sankt-Vith. Deze lijn was 23 km lang en had een vrij lastig profiel. Er lagen ook twee redelijk lange viaducten op het traject. Een eerste van 285 m en maximum 18 m hoog overspande de vallei van de Emmels. Een tweede te Hermanmont was 260 m lang en maximum 33 m hoog. De lijn werd ook in februari 1918 in gebruik genomen.

Om het geheel een weinig begrijpelijker te maken moeten we ook een kleine geschiedenisles invoegen. Na de Eerste Wereldoorlog, in 1919 en de val van het Pruisische Rijk werd in Versailles (Frankrijk) Pruisen tot compensaties en grondafstand veroordeeld. België kreeg naast economische compensaties als “oorlogsbuit” ook de Kreisen (kantons) Eupen en Malmédy alsook het neutraal gebleven minigebied Moresnet toegewezen, inclusief de spoorlijnen. Dat was de lijn van de vroegere grens in Herbesthal tot aan de nieuwe in Hergenrath aan de nieuwe km-grenspaal 147,142, ongeveer 9 km verder. Ook de lijn van Herbesthal naar Eupen en Raeren met 13,3 km lengte kwam in Belgische handen, net als de Vennbahn van Raeren-Grens tot aan de andere Duitse grens in Steinebrück, een afstand van 80,7 km. Ook een 20-tal km dat deze lijn nog op Duits grondgebied ligt tussen Raeren en Kalterherberg is volledig Belgisch. De drie stations op dit traject, Rötgen, Lammersdorf en Monschau en aanhorigheden zijn Belgisch en worden met grenspalen (of Borne) gemarkeerd. In dat verdrag van Versailles werd gestipuleerd dat er in Kalterherberg wel degelijk een grens of douanepost moest komen.

Ook lijn 47 Sankt-Vith – Troisvierges tot aan de grens met Luxemburg komt in Belgische handen. De lijn met een lengte van 19,7 km takt pas in Lommersweiler af van de Vennbahn. Als laatste spoorlijn is er het stuk van Mastagrens via Malmédy tot Waimés en van Weywertz tot Losheimergraben-Grens waarbij er in totaal 31 km bij de Belgische spoorwegen worden toegevoegd. In Stavelot sluit deze lijn aan op de lijn Verviers – Trois-Ponts. Na Losheimergraben loopt de lijn verder naar Jünkerath aan de Eifel-lijn Köln – Trier. Het gedeelte Waimés – Weywertz behoort tot de Vennbahn en is 6,2 km lang. Er komen 154 km bij het Belgische Staatsspoorwegnet van overgenomen Pruisische lijnen. Daarbij komen de tijdens WO I nieuw aangelegde lijnen in België (24, 24A, 47A en 163) goed voor nog eens 91 km. In totaal goed voor liefst 245 km. De officiële overdracht van de spoorlijnen in de Oostkantons van de Pruisische Spoorweg Maatschappij (K.P.E.V.) gebeurde op 28 februari 1921, voor sommige lijnen al vroeger.

Maar in 1940 begint de Tweede Wereldoorlog en valt Duitsland opnieuw België binnen. De naam Pruisen was inmiddels geruild voor het IIIe Rijk. De toestand van voor 1918 werd spoedig hersteld en hierbij werd nog wat extra grondgebied geannexeerd. De nieuwe spoorweggrenzen worden nu Remersdaal op lijn 24, Aubel op lijn 38, Chenée-Plombières, Dolhain-Vicinal op lijn 37 Liège – Aachen en Beho op lijn 163. Deze laatste plaats krijgt zelfs een nieuwe gemeentenaam. Voortaan wordt dit Bocholtz. Het Duitse grondgebied loopt zelfs tot aan de uitrit van het station Gouvy. Al deze gebieden worden geermaniseerd. Toen in 1945 WO II voorbij was, herstelde de toestand zich weer zoals bepaald in het verdrag van Versailles van 1919.

In 2011 zijn er nog drie lijnen die de Duitse grens passeren. Als eerste is er de Montzenlijn, lijn 24 van (Tongeren) – vertakking Glons (of Glaaien in het Nederlands) naar Aachen-West, uitsluitend voor goederenverkeer. Deze lijn vertoont een merkwaardigheid. Ook op het Belgisch gedeelte van 7 km tussen Montzen en de grens rijden de treinen rechts.

Sinds 12 december 2008 is de lijn geëlektrificeerd. Tot het stroomsas op het viaduct van Moresnet (km-paal 39,750) met Belgische 3000V gelijkspanning, vanaf daar met het Duitse 15000V 16,7 Hz wisselspanning. Om de zware goederentreinen ook elektrisch te kunnen opduwen op de helling met een stijging van 1,74% van Aachen-West tot de Gemmenicher tunnel, is deze sinds 1968 geëlektrificeerd. De landsgrens in de 865 m lange tunnel ligt aan km-paal 44,766 (voor België) of 5,380 voor Duitsland.

De tweede verbinding met Duitsland is de op 13 oktober 1843 geopende lijn 37 van (Liège) – Verviers naar Aachen. Ze was een onderdeel van de internationale lijn tussen Brussel en Köln. Aanvankelijk zelfs vanuit Mechelen. De grens ligt nu in Hergenrath aan km-paal 147,142. Normaal rijden over deze lijn enkel reizigerstreinen: ICE, Thalys en de IR-q. Het modernste en oudste wat er in België rijdt is te zien. De lijn werd op 22 mei 1966 geëlektrificeerd met het Belgische 3000V tot in het station Aachen-Hbf waarbij de laatste vier sporen omschakelbaar zijn naar de twee spanningen. Oorspronkelijk reden de treinen zoals elders in Duitsland hier rechts, tot het station van Herbesthal. Deze toestand bleef behouden tot de electrificatie van lijn 37. Toen men de lijn vanaf Liège ging moderniseren en elektrificeren gingen de treinen links rijden, ook op het Duitse gedeelte tot Aachen-Hbf. Vrij recent is het grensgedeelte nog helemaal

gemoderniseerd om de HSL 3 Chenée – Walhorn op lijn 37 aan te sluiten, juist voor de Hammerbrücke. Sinds december 2009 rijden er nu de ICE en Thalys. Op dit gedeelte van lijn 37 tot Aachen mogen deze treinen nu 160 km/uur rijden. Sinds 9 december 2007 werd de stopplaats Hergenrath heropend. Ze was gesloten sinds 2 juni 1957. Nu houdt de IR-q er halt. Deze stopplaats werd volledig heraangelegd met twee parkings. De heropening van de stopplaats werd gevraagd door de Duitstalige gewestregering omdat er vanuit de streek nogal wat inwoners in Duitsland werken.

De derde lijn die nog de Duitse grens passeert is lijn 49 Welkenraedt (Herbesthal) – Eupen – Raeren-grens – Walheim – Stolberg. Het gedeelte Welkenraedt – Eupen (6 km) werd in 1984 geëlektrificeerd en heropend. Het is sindsdien het eindpunt van de IC-A Oostende – Gent – Brussel – Liège – Verviers – Eupen. Het gedeelte tussen Eupen en Raeren is buiten dienst, maar de sporen liggen er nog. Infrabel heeft in 2009 het gedeelte tussen Raeren-station en de grens nog gemoderniseerd zodat de zinktreinen Antwerpen-Haven – Stolberg niet meer langs Aachen-West moeten om van front te wisselen en dan verder naar Aachen Hbf. In tegenstelling tot zowat een eeuw geleden zijn de Duitsers er dit keer niet zo vlug bij... In Raeren was ook de Vennbahn gevestigd die een toeristische dienst onderhield van Eupen naar Bütgenbach of Trois-Ponts. De uitbating van deze wondermooie lijn stopte in 2002 wegens faillissement. Exuberante milieueisen lagen hierbij mee aan ten grondslag.

#### **SNCV Dolhain-Vicinal – Eupen**

Eén van de drie normaalsporige Buurtspoorweglijnen had zijn ene eindpunt in Eupen, het andere aan spoorlijn 37 van Liège naar Aachen aan het station Dolhain-Vicinal. Deze 8,910 km lange lijn liep ook voor 1,2 km over Pruisisch gebied. De lijn werd op 1435 mm aangelegd omdat er verschillende bedrijven hun producten per spoor wilden ontvangen of versturen. De lijn werd in etappes geopend. Van Dolhain tot Goé (4 km) op 4 juli 1891, Goé – Membach (3 km) op 1 oktober 1896 en tenslotte Membach – Eupen op 1 juni 1897, waarvan de laatste 1200 m in Pruisen gelegen. In Membach werd een gigantisch internationaal station gebouwd, zeker in verhouding tot de lokale buurtspoorweglijn. Deze lijn werd op 16 maart 1963 afgeschaft.

Een andere rareiteit in deze regio betrof het “Neutraal Gebied van Moresnet”, een gevolg van het verdrag van Wenen uit 1815. Deze ministaat met een oppervlakte van 3,44 km<sup>2</sup> begon toen aan het beroemde drielandenpunt in Gemmenich en strekte zich uit tot aan het gehucht Neu-Moresnet, aan de gemeentegrens van Kelmis (La Calamine). Het had zijn eigen geld en postzegels. Omdat het gebied rijk was aan lood, zink en pyriet werd er een spoorlijn van 2,5 km aangelegd tussen Moresnet met een station op lijn 39 Welkenraedt – Plombières – Gemmenich – Aachen-West en Kelmis. Deze lijn 39B werd gebouwd op vraag van de ontginningsfabriek Vieille Montagne en werd op 12 maart 1871 in dienst genomen. Ze had een station met 3 sporen waarvan 1 met perron. Er was een spoor om de locomotief om te zetten en het derde voor de goederenwagens. Verder was er ook een aansluiting met de zinkmijn. Na het sluiten van de mijn werd lijn 39B officieel gesloten op 18 mei 1952. Alle Pruisische lijnen hadden een eigen K.P.E.V. nummer. Pas met de overgang naar de Belgische Staatsspoorwegen kregen zij de nummers 45 – 49, 37 en 163 toegekend.

**Luxemburg Grensbaanvakken E**

- L 47 Sankt-Vith – Lengeler – Wilwerdange – Troisvierges  
 L 42 (Liège) – Rivage – Gouvy – Bellain – Luxembourg  
 L 164 Bastogne – Benonchamps – Schimpach – Kautenbach  
 L 162 Namur – Sterpenich – Kleinbettingen – Luxembourg  
 L ? Autelbas – Clémency  
 L 171 (Arlon) – Athus – Rodange (nu lijn 167)  
 L 165/1 vertakking Aubange – Rodange (lijn 165 uit Bertrix)

Het Groothertogdom Luxemburg heeft een grens met België vanaf het noordelijk drielandpunt in Ouren (Burg-Reuland) tot het zuidelijker gelegen drielandpunt in Athus-Aubange. Vroeger staken er zes spoorlijnen de grens met België over, in 2011 nog vier. We beginnen onze tocht in het noorden.

**Lijn 47 Sankt-Vith – Lengeler – Wilwerdange – Troisvierges**

Deze lijn vormde een apart geval. De oorspronkelijk Pruisische lijn kwam na WO I in Belgische handen. Tijdens WO II werden tussen Lommersweiler en Reuland verscheidene kunstwerken gebombardeerd en was de lijn vanuit Sankt-Vith niet meer bereikbaar, wel nog vanuit Luxemburg.

Omdat de lijn na WO II niet meer rendabel zou zijn, herstelde België de lijn niet meer. Ze organiseerde wel een lokale goederendienst vanuit Gouvy (lijn 42), om via Troisvierges in Luxemburg, de drie niet meer via België bereikbare stations, goederenkoeren en aansluitingen te bedienen. Het betrof hier de stations Lengeler, Oudler en Reuland. In akkoord met de CFL bediende de Belgische trein ook het Luxemburgse grensstation Wilwerdange. Er werd twee maal per week gereden op Gouvy – Troisvierges (waar er kop moest gemaakt worden) – Wilwerdange – Reuland. De hele dienst werd ook in Luxemburg gereden met Belgisch personeel en de klanten moesten zelfs niet bijbetalen voor de omweg over Luxemburgs grondgebied. De dienst is blijven rijden tot 4 december 1962 tot de NMBS het resterend gedeelte van de lijn sloot. Luxemburg sloot op zijn beurt zijn lijngedeelte op 24 februari 1964.

**Lijn 42 (Liège) – Rivage – Gouvy – Bellain – Luxembourg**

Deze nog steeds vrij belangrijke verbinding tussen Liège en Luxembourg verliep vroeger langs een andere reisweg dan zo we die momenteel kennen. In de 19<sup>e</sup> eeuw ging het via Pepinster – Spa – Trois-Ponts – Gouvy – Troisvierges en dan verder via Clervaux en Ettelbruck en de Noordlijn naar de Luxemburgse hoofdstad. De Luxemburgers wilden echter een spoorlijn tussen Luik en Luxemburg en Lotharingen om de kolen- en metaalnijverheidsbekkens met elkaar te kunnen verbinden. De Luxemburgse maatschappij “Guillaume-Luxembourg” sloot op 22 juli 1862 een overeenkomst met de Belgische staat om een spoorlijn aan te leggen van Luxemburg naar Spa via Ettelbruck – de Belgische grens in Gouvy – Vielsalm – Trois-Ponts en Stavelot die in Spa aansloot op de lijn naar Pepinster. Heel de lijn werd op 20 februari 1867 geopend. Op Belgisch grondgebied was ze 55 km lang. Toen was er nog steeds geen spoorlijn tussen Trois-Ponts en Rivage. Ze werd later aangelegd door de Belgische Staat. Ze takte in Rivage af van de lijn tussen Liège en Jemelle enerzijds en Trois-Ponts anderzijds op de lijn tussen Spa en Gouvy. De lijn was 34 km lang, 5 km korter dan via Spa. Bovendien kon het tijdrovende kopmaken in Pepinster wegvallen. De Amblève-lijn werd op 1 juli 1890 geopend. Met het invoeren van het IC/IR-plan in 1984 wou de NMBS de lijn 42 sluiten omdat deze verlieslatend was en men nog

steeds via Jemelle naar Luxemburg kon. Hierlangs is het wel 19 km langer. Maar na Luxemburgs protest werd de lijn toch behouden en werd er gemeenschappelijk een IR-dienst tussen de twee grote steden ingelegd. De trein stopt enkel nog in belangrijke plaatsen. Dertien stopplaatsen en stations tussen Rivage en Gouvy werden gesloten. Met Luxemburgse en Europese steun werd de lijn zelfs gemoderniseerd en geëlektrificeerd met de in Luxemburg gebruikelijke 25000V wisselspanning tot Rivage. De volledige elektrificatie werd in dienst gesteld op 28 mei 2000, het gedeelte verder naar Luik werd al eerder met het Belgische 3000V gelijkspanning geëlektrificeerd als onderdeel van de lijn Luik–Jemelle (lijn 43).

**Lijn 164 Bastogne – Benonchamps – Wiltz – Kautenbach**

Deze op het Belgisch gedeelte al lang verdwenen lokale lijn, kreeg vanaf 8 oktober 1950 nog uitsluitend Luxemburgse treinen in het grensstation Benonchamps. Toen werden de reizigerstreinen vanuit Bastogne Sud afgeschaft. De CFL autorails bleven nog tot hier rijden tot 24 september 1967. Dan werd ook langs de Luxemburgse kant de lijn ingekort tot Wiltz. Later werd het restant Wiltz – Kautenbach zelfs geëlektrificeerd. Op het buiten dienst gestelde gedeelte van 18 km kan men sinds 1988 met de fiets over deze internationale lijn. In het Groothertogdom loopt het fietspad zelfs nog door de oude spoortunnels.

**Lijn 162 Namur – Sterpenich – Kleinbettingen – Luxembourg**

De belangrijke Luxemburglijn Brussel – Luxembourg werd aangelegd door de “Grande Compagnie du Luxembourg”. Met de wet van 18 juni 1846 werd toelating gegeven om deze lijn aan te leggen. Een eerste gedeelte tussen Brussel en Terhulpen werd geopend op 12 augustus 1854, het laatste Belgische gedeelte Arlon – Sterpenich (grens) op 14 september 1859. Het Luxemburgse gedeelte tot de hoofdstad werd aangelegd door Guillaume-Luxembourg en geopend op 4 oktober 1859. Langs Brusselse kant was er oorspronkelijk een kopstation. Dat werd al op 23 oktober 1865 op het net van de Staatsspoorwegen aangesloten via een 6 km lange lijn, zowel naar Brussel-Noord als naar Schaarbeek. Brussel-Luxembourg is wat het gebouw betreft het oudste Brusselse station, het dateert van 1855. De afstand van Brussel-Noord tot Luxembourg is 226,6 km, waarvan 207,85 km op Belgisch grondgebied. De resterende 18,765 km ligt in het Groothertogdom. De lijn is al jaren in twee gedeelten opgesplitst. Van Brussel tot Namur heeft zij het nummer 161, verder is dit lijn 162.

Een typische anekdote over de aanleg van deze lijn 162 willen we de lezer niet onthouden. Bij het ontwerpen van de lijn wilde men in Mirward, een onooglijk plaatsje tussen Jemelle en Libramont, over een vrijwel recht tracé. Helaas stond daar (nu nog steeds) een kasteel van een baron. Die wou natuurlijk niet dat de spoorlijn op enkele honderden meter van zijn woonst en door zijn territorium zou lopen. Hij tekende bezwaar aan bij zijn politieke vrienden in Bruxelles en heeft bekomen dat de spoorlijn met een grote bocht om zijn domein ging lopen. Daardoor werd de afstand met twee kilometer vergroot en mogen de treinen in deze S-bocht ook nu nog niet sneller dan 90 km/uur i.p.v. de gebruikelijke 130. De elektrificatie van de internationale lijn 162 werd voltooid in 1956. In 2011 is men volop bezig om de hele lijn te herelektrificeren en men wil ze op termijn ook op 25000V

wisselspanning brengen. De lijnsnelheid wordt opgetrokken van 130 km/uur tot 160 km/uur. Mede onder druk van, en met de steun van de Europese Unie onder vorm van financiële compensatie, krijgen de drie belangrijke E.U. steden Brussel, Luxembourg en Strasbourg een snellere verbinding.

#### Lijn ? Autelbas – Clémency

Het lijnnummer, zo er al één was, weten we niet. Er is wel een 4,1 km lange spoorverbinding geweest tussen de twee hierboven vermelde plaatsen. Op de plaats waar nu lijn 167 Arlon – Athus – Rodange aftakt van lijn 162 Arlon – Luxembourg, ter hoogte van kilometerpaal 203,1 takte vroeger nog een andere korte lijn af in de richting Clémency in het Groothertogdom die daar aansloot op de in die tijd bestaande Luxemburgse lijn Petange – Kleinbettingen – Ettelbruck. De enkelsporige lijn werd door de Compagnie Prince – Henri gebouwd en uitgebaat. Ze kende helaas maar een vrij kort bestaan van 3 juni 1874 tot in 1901 toen ze voor alle verkeer gesloten werd. Ondanks dat zij de trieste eer had om als eerste grensovergang met Luxemburg te worden gesloten, kan men nu nog op enkele plaatsen de contouren van dit lijntje in het landschap ontwaren. In Autelbas is aan de rechterzijde in de rijrichting van Luxembourg, nog altijd de oude spoorberm te zien. Ook in de buurt van de drukke grens van de E 411 autosnelweg liggen er nog steeds enkele mooi afgewerkte berm. Mits enige fantasie kan men er enkele bruggen bijdenken. Niets is minder waar, het zijn de restanten van een inmiddels al 110 jaar geleden afgebroken spoorweg. Ooit nog goed voor een weg of fietspad?

#### Lijn 171 Athus – Rodange-Grens (nu lijn 167)

Dit zeer korte lijntje van amper 1,4 km liep van Athus naar de grens te Rodange en daarna verder naar Petange. Ze werd eveneens aangelegd door de Compagnie Prince – Henri en geopend op 1 december 1874. In Athus kwam ook al sinds 13 januari 1862 de lijn vanuit Arlon toe. Deze liep vandaar verder naar het Franse Longwy en werd geopend op 1 januari 1863. Op 6 november 1863 wordt er in het knooppunt Athus het eerste gedeelte tot Signeux geopend van wat later de Athus-Meuse lijn gaat heten. De streek rond Athus, eveneens in Luxemburg en het Franse Lotharingen, was vooral belangrijk voor de ijzerindustrie. Behalve de mijnen waar het erts werd ontgonnen waren er ook de gieterijen. Hierdoor was er rond dit drielandpunt tot in de jaren zeventig van de vorige eeuw een intens spoorverkeer. Met het sluiten van de hoogoven in Athus in 1976 zette de teloorgang van de staalindustrie zich door. In de plaats kwam er, mede als economische ondersteuning, in januari 1979 de “Athus Container Terminal”. Daarnaast is er ook een belangrijke industriezone gebouwd met aansluitend twee spoorbundels met telkens vijftien sporen. Hierop arriveren of vertrekken er dagelijks meerdere containertreinen.

De industrie bracht natuurlijk ook een belangrijk vervoer van grensarbeiders met zich mee. Helaas ging die samen met de industrie grotendeels teloor. Athus was van 1984, bij het invoeren van het IC/IR-plan, tot in 1988, op twee P-treinen heen en terug met Arlon na, niet meer per trein bereikbaar. Enkel de Luxemburgse CFL-treinen bleven nog naar Athus rijden. Maar er kwam beterschap in zicht. Sinds 8 december 2006 is er terug een regelmatige reizigersdienst. Deze wordt gereden met de dieselmotorstellen reeks 41. Ze verzorgen op werkdagen alle twee uur de L-dienst: Arlon – Athus – Rodange – Virton – Bertrix – Libramont. Er rijden op werk-

dagen ook enkele bijkomende P-treinen. Vanuit Luxemburg kon men al sinds 29 mei 1961 elektrisch op 25000 V wisselspanning naar Rodange en Athus.

#### Lijn 165/1 vertakking Aubange – Rodange (165 uit Bertrix)

Sinds 1994 is er opnieuw een grensovergang tussen de twee landen bijgekomen. Deze situeert zich op lijn 165/1. In het kader van de modernisering en elektrificatie van de Athus-Meuse lijn heeft men daar, waar de bestaande lijn 165 in Aubange afdraait, een nieuwe vertakking aangelegd. Deze enkelsporige boog loopt voor 1,4 km over Belgisch grondgebied en vormt een rechtstreekse verbinding met Rodange in Luxemburg. Op deze manier moeten de goederentreinen in Athus geen front meer maken of langs lijn 162 via Arlon en Athus omrijden. De verbinding werd op 25 december 1994 geopend voor dieseltractie. In december 2002 kwam de volledige Athus-Meuse lijn elektrisch in dienst. Hierbij inbegrepen ook de vertakking 165/1 tussen Aubange en Rodange. In Rodange wisselen de dieselstellen reeks 41 nu van front om ofwel naar Athus en Arlon, dan wel vanuit Arlon en Athus verder naar Virton, Bertrix en Libramont te rijden.

#### Foto voorpagina:

*Te Houtem-Vilvoorde zag de middenberm van de E19 richting Mechelen er eind november 2011 zo uit, blijkbaar klaar voor gebruik. Officieel is de nieuwe lijn 25N nog een werf tot ze is “gehomologeerd”. Men verwacht hier treinverkeer met ingang van de zomerdienst 2012, alvast tot de Nationale Luchthaven. De derde poot (Machelen-Brussel-Noord) van de Diabolo-driehoek heeft lichte vertraging opgelopen en het wordt nog spannend om ook daar tijdig klaar te zijn om o.m. de Thalystreinen langs daar te leiden. Foto Erik Heylen.*

#### Foto achterpagina bovenaan:

*Op 28 augustus 2011 werden er opnieuw enkele ritten gemaakt op de Gentse trolleybuslijn 3. Deze gebeurden met de museumtrolley 08 in de MIVG-schildering en de speciaal uit Liège overgebrachte 11. Deze bus is in privébezit en rijdt ook in het Luikse af en toe rondjes om in conditie te blijven. De rit wekte bij heel wat Gentse inwoners veel verbazing op. “Hoe kan dat nu, ze was toch afgeschafpt?”. Foto: Luc Couscheir, ter hoogte van het Sint-Baafsplein wordt de 08 gepasseerd door Hermelijn 6310.*

#### Foto achterpagina onderaan:

*Op 1 en 2 oktober 2011 hielden de DAF fabrieken in Eindhoven hun opendeurdagen. In het museum wordt voor de bezoeker de geschiedenis van dit bedrijf uitgebreid uit de doeken gedaan. Niet enkel met documenten, maar meer nog met de diverse auto's, bedrijfswagens en autobussen. Zo staat daar zelfs een origineel Belgische “Huis aan Huis” NMBS containertruck. Op het buitenterrein stonden de diverse autobussen opgesteld. Naast de bekende A120's stond daar ook de uit de VlaTAM-collectie afkomstige 107102 van pachter Vermeulen. Een unieke gelegenheid om deze nog eens in openlucht te zien. Foto: Luc Couscheir, Eindhoven 01/10/2011.*

