



RAIL-REVUE

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

Achtentwintigste jaar – Nr. 3

Juli – Augustus - September 2013

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 2013: België 23€, andere landen 27 €

Bedrag over te maken op rekening van bpost bank 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
Spoorwegen	4
Stads- en streekvervoer	10
TEC	19
MIVB	20
VeBOV rondrit	22
Tramlijn 9	23

Werkten mee aan dit nummer:

Raf Bonte
Eddy Cassiers
Luc Couscheir
Erik Heylen
Raymond Poot
Noël Suys
Walter Weys

Afsluitdatum voor redactionele bijdragen volgend nummer: **15 november 2013**

XPO

YOUR PRINTROOM

Vredebaan 5 - 2640 Mortsel 03/440.74.47
www.xpo.be info@xpo.be print@xpo.be
Ma - Do 9u - 18u & Vr 9u - 13u

VERENIGINGSNIEUWS

Oproep tot nieuwe bestuursleden.

In ons vorig nummer verscheen er op dezelfde plaats een oproep om kandidaat nieuwe bestuursleden. We gaven ter informatie ook een taakomschrijving mee.

Helaas kwam hierop geen enkele reactie en dat vinden we echt jammer. Een vereniging heeft niet alleen leden nodig, maar ook een bestuur. Lees of herlees even pagina 3 van RR 2013-2. Indien u zich geroepen voelt, of meer informatie wenst, kan u bij ons terecht.

Nieuwe naam

Eveneens in het voorgaande nummer verscheen er een oproep om ideeën voor een nieuwe naam voor het tijdschrift. Een naam die dichter bij de actualiteit komt. Het is inderdaad zo dat de oorspronkelijke VeBOV-Koerier werd opgenomen in het tijdschrift Rail-Revue. Een naam die we tot nu toe zijn blijven gebruiken, ook nadat VeBOV de activiteiten van Rail-Revue verder zette. Ondertussen zijn we weeral bijna 20 jaar verder en eigenlijk dekt de vlag niet helemaal de lading. Niet enkel is Rail-Revue een tijdschrift, maar ook het **verenigingsblad van VeBOV**. Inhoudelijk evolueren we ook met onze tijd mee. De rubriek Rail-Actueel dekte niet de hele lading. Ook trolley- en autobus komen immers aan bod. Met het openstellen van ons spoornet zijn er andere operatoren gekomen; dus niet meer het exclusieve terrein van de NMBS. Merkwaardig genoeg vinden we in een schaarse lezersbrief regelmatig een verwijzing naar de oude "VeBOV-Koerier". Daarom deze oproep: laat ons uw idee weten over een andere naam voor het tijdschrift. Dit wil evenwel niet zeggen dat we ook de inhoud of opmaak grondig wijzigen!

Uw reacties en voorstel(len) zijn nog altijd welkom op ons verenigingsadres of via mail zoals vermeld in de Colofon. Ook hierop kregen we tot nu toe geen enkele reactie.

Adreswijzigingen en mailadressen

Gaat u verhuizen, of bent u net verhuisd, stuur dan een berichtje met de nieuwe gegevens naar ons secretariaat. Vermeld, indien noodzakelijk, ook het brievenbusnummer. Met een adreswijziging enkel via uw betalingsopdracht kunnen we om diverse redenen geen rekening houden. Enkel via een afzonderlijke adreswijziging zorgen wij er voor dat een volgende Rail-Revue dan tijdig in de juiste gleuf valt. Helaas komt het nog sporadisch voor dat we een tijdschrift geretourneerd krijgen wegens onbestelbaar. We gaan zelfs bij herhaalde foute meldingen zelf op zoek bij onze postdienst. Van de gelegenheid willen we nog maar eens gebruik maken om uw e-mailadres aan ons kenbaar te maken. Op die manier ontvangen de leden bijkomende of dringende mededelingen. Om uw privacy te respecteren gebruiken we dit enkel voor aan het hobby gerelateerde informatie. Het wordt in geen geval meegedeeld aan derden. Zend ons uw e-mailadres (of een wijziging hiervan) rechtstreeks naar ons secretariaat: info@vebov.be.

Vernieuwde website

Belofte maakt schuld. Onze secretaris heeft een stuk van zijn vakantie opgeofferd om onze nieuwe website op te starten. Op deze plaats ook een woord van dank aan Eddy Goens voor zijn tip die ons een heel stuk vooruit hielp.

Sinds medio juli 2013 is de nieuwe website online gekomen. Niet meer de verouderde webblog via seniorennet!

De nieuwe website bestaat uit volgende pagina's die bovenaan te kiezen zijn: Homepage, Het Team, Lid Worden, Fotopagina, De Links, Contact.

Belangrijk:

de Fotopagina is enkel toegankelijk voor Vebov-leden.

Zij dienen eerst een elektronisch registratieformulier in te vullen via Login/Signup rechtsboven. Na de registratiecontrole krijgt u vervolgens toegang.

Leden kunnen ook een fotoreportage indienen met daarbij de nodige beschrijving (onderwerp, auteur, plaats en datum) op het gekende e-mailadres info@vebov.be of ook op dit van de secretaris jan.vandecandelaere@vebov.be.

De website werd gemaakt met een gratis webprogramma. Houdt u evenwel rekening met enige vertraging wanneer we uw aanvraag binnen krijgen. Duurt de verwerking abnormaal lang, neem dan contact op via het contactformulier of op één van de hierboven vermelde e-mail adressen (en in het slechtste geval via bpost).

Maandelijks bijeenkomsten

Zoals gebruikelijk in zaal "Paroza", Bacchuslaan 67 te 2600 Berchem, aanvang om 20 uur. Iedereen welkom.

27 september 2013 Steven Nauws brengt ons een kijk op metro's vanuit een onverwachte invalshoek.

25 oktober 2013 Ronny Van Hée treinde en fietste door Duitsland, Oostenrijk en Zuid-Tirol.

22 november 2013 Luc Couscheir stelt nieuwe Franse trambedrijven voor: Angers, Le Mans en Dijon.

20 december 2013, let op de datum! Eddy Cassiers neemt ons mee op reis door Franstalig Zwitserland.

Agenda

12, 13 oktober 2013: 13^e Euromodelshow, Genk

18 – 23 oktober 2013: Busworld Kortrijk

25, 26 en 27 oktober 2013: Utrecht, Eurospoor

9, 10 en 11 november 2013: van 10 tot 18 uur AMRA modelbouwtentoonstelling Fort 2 Wommelgem

Foto voorpagina

In vorig nummer werd de nieuwe schildering van de 917 getoond. Blijkbaar was er nog nood om de nieuwe look nog aan te passen, hier bij de 916.

Foto: Erik Heylen, Antwerpen Centraal, 2 juli 2013.

Foto achterpagina bovenaan

De 7729 op de foto is één van de tien nog gele 7700-en die nog regelmatig in lijndienst verschijnt en ontstond in 1983 uit de 7830 nadat de originele 7529 na een brand op 15 mei 1974 buiten dienst ging. Lijn 93/ is een ingekorte spitsdienst die enkel van maandag tot vrijdag rijdt. Op de foto van Raf Bonte van 5 september 2013 halteert de 7729 op het Louizaplein.

Foto achterpagina onderaan

Een rariteit in het wagenpark van De Lijn en bij uitbreiding zelfs in heel België, is deze gelede Volvo 7700, met nummer 2203 42 en sinds september 2011 in dienst bij pachter Van Hoorebeke uit Maldegem.

Foto: Luc Couscheir, Brugge station 15 juni 2013.

SPOORWEGEN

INFRABEL
Right On Track

Lijn 15 Antwerpen – Mol – Neerpelt/Hasselt

Op deze 21 km lange lijn tussen Herentals en Mol is men nu bezig met de elektrificatiewerken tussen Herentals en Geel en in het station van Mol. Het andere gedeelte tussen Geel en Mol kwam al in het voorjaar aan de beurt. De in gebruik name van het hele vak schuift wel een jaar naar achter, het wordt nu 2015. Van een verlenging van de elektrificatie op lijn 19 (zie hierna) is er voorlopig nog niets beslist. Wanneer de elektrische tractie tussen Antwerpen en Mol in dienst komt zal de huidige IRe Antwerpen – Neerpelt/Hasselt (op werkdagen) gereden worden in 3 aparte delen:

1. elektrisch tussen Antwerpen en Mol
2. diesel op Mol – Neerpelt – Hamont
3. diesel tussen Mol en Hasselt.

Tussen Mol en Hamont/Hasselt blijven de dieselstellen reeks 41 rijden. Voor de reizigers uit Antwerpen betekent dit dat ze voor bestemmingen verder dan Mol moeten overstappen.

Lijn 19 Mol – Hamont

Uit het voorgaande blijkt dat het de bedoeling is om de huidige treindienst naar Neerpelt, over 9 km te verlengen tot Hamont. In Hamont wordt er een uitwijkspoor aangelegd. Op werkdagen rijdt er een zinkertstrein tussen de haven van Antwerpen en het Nederlandse Budel. Een nog verdere verlenging tot het Nederlandse Weert (met aansluiting op de belangrijke spoorlijn tussen Maastricht en Eindhoven) zit er nog niet in maar wordt wel gepromoot door de Nederlandse- en Belgische reizigersverenigingen. Een door de NMBS bestelde enquête heeft uitgewezen dat ze onvoldoende (400) reizigers verwachten voor deze verbinding. Om rendabel te zijn moeten het er minstens 600 zijn. Het is momenteel dus heel onwaarschijnlijk dat er spoedig terug reizigerstreinen rijden tussen Hamont en Weert. De reizigersdienst tussen Mol en Weert werd in 1953 afgeschaft. In 1957 volgde ook de enige nog overgebleven trein Hasselt–Neerpelt–Hamont, ‘s morgens naar Hasselt en ‘s avonds terug. Het baanvak van Mol naar Hamont was ooit een onderdeel van de IJzeren Rijn, de verbinding tussen Antwerpen en het Duitse Mönchengladbach.

Met de nieuwe dienstregeling in december zullen er opnieuw reizigerstreinen rijden tussen Neerpelt en Hamont, voorlopig wellicht nog met dieseltractie.

Over een elektrificatie van dit gedeelte is thans nog niets beslist maar er wordt al wel over gesproken, vooral door de lokale politici, en dat is trouwens al een zeer positief punt.

Lijn 20 Lanaken – Nederlandse grens – Maastricht

Op deze 3 jaar geleden opgeknapt en heropende lijn naar een splinternieuwe containerterminal in Lanaken heeft al sinds 2 jaar praktisch geen trein meer gereden. In het eerste jaar 2010/2011 zijn er 5 (vijf!) treinen geweest waaronder 3 met fijn zand uit de Maas richting Roemenië. Twee belangrijke klanten hebben hun gebruik van de lijn opgezegd zoals de papierfabriek “Sappi” (na overname door een Zuid-Afrikaans bedrijf). Een ander bedrijf wou vanaf de terminal treinen via de Brennertunnel richting Noord-Italië rijden maar dit ging niet door wegens de economische crisis.

De 6 km lange lijn en de terminal hebben zowat 7 miljoen €

SPOORWEGEN

gekost mits bijdragen van de Vlaamse Regering, de Europese Unie, de Provincie Limburg, de gemeente Lanaken als opdrachtgever en niet te vergeten uw persoonlijke bijdrage via de belastingen. Voorlopig is er weinig hoop op verbetering of het moest zijn dat er ooit de Limburgse sneltram gaat rijden tussen Hasselt en Maastricht.

Lijn 50A Brussel – Gent – Oostende

Tussen Beernem en Oostkamp is men volop bezig om deze lijn viersporig te maken. Tussen de Gentse Ringvaart en Landegem zijn de werken aan het nieuwe baanlichaam voor de bijkomende sporen al ver gevorderd en zijn de meeste bovenleidingpalen geplaatst. Aan de stopplaats Drongen liggen de nieuwe perrons tussen de sporen 1 en 2 en tussen 3 en 4 al in ruwbouw klaar.

Lijnen 51 en 51A

In Brugge-Zeehaven wordt een kruisingsvrije vertakking aangelegd van lijn 51 Brugge – Blankenberge en lijn 51A naar Zeebrugge en Knokke. Het spoor B komende uit Blankenberge naar Brugge gaat in de toekomst met een brug over de sporen van en naar Zeebrugge en Knokke. De kruisingsvrije verbinding tussen de twee lijnen moet het treinverkeer vlotter laten rijden.

In Zeebrugge wordt het bestaande rangeerstation naast lijn 51A uitgebreid tot 34 sporen. Hiervoor moet de bestaande stopplaats Zwankendamme, die toch heel wat reizigers had, verdwijnen.

Nieuwe stationsgebouwen

In Mechelen zijn de vernieuwingswerken gestart langs de kant van de Centrale Werkplaats. Spoor 10 is momenteel buiten dienst. Hiernaast komen twee bijkomende sporen (11 en 12) voor lijn 25N, geschikt voor 160 km/uur. Langs deze kant komt er ook een nieuwe straatweg waarmee het mogelijk wordt om de stadzijde verkeersluw te maken.

De reizigers worden hier bovendien ondubbelzinnig gewaarschuwd voor mogelijk opduikende bommen als overblijfsels uit de Tweede Wereldoorlog!

Sinds 2 jaar is de ombouw van Gent-Sint-Pieters in volle gang. De tussenperrons verdwijnen en de verkregen ruimte wordt gebruikt om de gewone perrons te verruimen. Ook hier wordt er gewerkt in de richting van de stadzijde. Er zijn al een nieuw tram- en busstation en een parking. Het einde van het project is voorzien in 2020.

Ook het station van Blankenberge uit 1937 en ontworpen door architect Henri Van de Velde wordt vernieuwd.

Op de plaats van de bestaande parking en goederenkoer komen er appartementsgebouwen, winkels en een hotel. Al in 2016 moet het nieuwe stationsgebouw klaar zijn, de omgeving in 2025.

Te Oostende zijn het oude buffet en burelen afgebroken. De sporen 8 – 11 zijn buiten dienst om plaats te maken voor de nieuwbouw van een nieuw tramstation en gebouwen.

In Mons (Bergen) zijn de werken al enigszins gevorderd. Het ontwerp van de Spaanse architect Calatrava voorziet zoals in Liège-Guillemains in een overkapping met buizenconstructie.

Vervolg van het spoornieuws op blz. 10



Momenteel is er een nieuw Eurostarstel type VELARO e320 in test te Leuven en Brussel-Zuid. Het geteste stel draagt het nummer 4001/4002 en is een product van Siemens. Omdat er voldoende Eurostar stellen van de eerste generatie beschikbaar zijn, is het nog onduidelijk wat men met het nieuwe materieel wil doen. Geruchten doen de ronde dat er hiermee een dienst tussen London en Amsterdam kan mee opgezet worden en later ook een doorgaande dienst London – Duitsland.

Foto: Siemens.



De problemen met de Desiro's blijken stilaan verholpen. De grote aantallen Desiro's met defecten, terzijde gesteld op de opstelsporen in Oostende en Stockem, lijken verleden tijd. Met het grotere motorvermogen blijkt een opgelopen vertraging beter te kunnen worden weggewerkt.

In de weekeinden rijdt dit materieel ook een aantal IC-treinen, alhoewel het niet voor deze diensten bedoeld is.

Hier tweespanningsstel 08513 op lijn 165 te Gedinne.

Foto: Erik Heylen, 14 juli 2013.



Van de inzet van elektrische Traxx-en van de firma Railpool is thans nog maar weinig te zien. Alhoewel ze tot dezelfde familie behoren als de NMBS reeksen 28 en 29, zien ze er omwille van hun sobere zilvergrijze schildering toch anders uit.

Op de foto ziet men TRAXX 186 240 van Railpool met een containertrein, klaar om vanuit Antwerpen-Noord bundel A1 te vertrekken in de richting van Duitsland.

Foto: Erik Heylen, 26 juli 2013

De Liefkenshoekspoortunnel

Wat vooraf ging ...

Tot 1970 was de Antwerpse haven volledig op de rechteroever gesitueerd. Omdat de beschikbare ruimte voor de industrie op de rechter Scheldeoever stilaan ingevuld was, gingen industrieën zich op de linker Scheldeoever vestigen. In vele gevallen waren die bedrijven door pijpleidingen met de rechteroever verbonden. Een zeesluis (Kallosluis) en achterliggend havendok bestonden toen nog enkel op papier. De eerste industriële spoorlijn aldaar droeg het nummer 208, en takte toen enkelsporig van spoorlijn 59 af ter hoogte van de nu verdwenen halte Zwijndrecht Fort. Vanuit bundel Kallo – halfweg op lijn 208 - takte ook spoorlijn 209 in oostelijke richting af naar de toen al gevestigde bedrijven in het noorden van Zwijndrecht. Lijn 208 liep in de jaren 70 nog verder noordwaarts tot op het grondgebied van de gemeente Doel. Met een wijde boog omheen het dorp Kallo, volgde lijn 208 verder door de contouren van de Schelde. Toen was het nog een desolate vlakte, maar ondertussen zijn vele plaatsen onherkenbaar veranderd. Alleen het laatste deel van lijn 208 (dat tot nu toe dit lijnnummer heeft behouden) is nog vrij herkenbaar gebleven. Tot 1988 zal bundel Kallo (met slechts 7 bundelsporen) de operationele spoordraaischijf op de Linkeroever blijven. Merkwaardig genoeg zal ook een locomotieftype onafscheidelijk verbonden blijven met die omgeving: de vierassige reeks 70.

In 1988 gaan de eerste sporen van bundel Zuid in dienst en komt er een spoordriehoek net voor deze nieuwe spoorbundel. Het was de bedoeling dat alle spoorverkeer op Linkeroever (vanaf dan Waaslandhaven genoemd) nu vanuit de nieuwe bundel Zuid wordt verdeeld. Om misverstand te voorkomen noemt men het lijnvak Zwijndrecht-Fort – bundel Zuid nu spoorlijn 229, wat later in 2006 nog eens verandert en uiteindelijk lijn 10 zal worden.

Vanaf 1990 wordt de nieuwe Kallosluis officieel in dienst genomen en de eerste achterliggende havendokken en het spoorverkeer naar de Waaslandhaven wordt steeds drukker. Omdat er meerdere bewegingen tegelijk gebeuren wordt eerst de seinrichting aangepakt, omdat men op een industriële spoorlijn uitgaat van de aanwezigheid van slechts één trein en onderlinge aanrijdingen zeer reëel werden.

De verdere uitbreidingen en de komst van het Deurganckdok doen de druk op de ketel toenemen, want men realiseert dat de afvoer naar het achterland onmogelijk alleen door vrachtwagens kan gebeuren.

In 2006 kan er tussen lijn 59 en bundel Zuid (vanaf dan lijn 10) elektrisch en op dubbelspoor gereden worden. De rechtstreekse toegang vanuit Gent en Noord-Frankrijk (lijn 10/1 of Gentboog) zal pas in 2008 in dienst worden

genomen. Ondertussen werd lijn 211 in fases aangelegd tot ze uiteindelijk een volledige ring zal gaan vormen doorheen de Waaslandhaven met 3 bijkomende spoorbundels. Bundel Kalishoek kwam eerst in dienst naast het Deurganckdok en werd voorlopig eerst alleen via de bestaande lijn 208 aangesloten. Nadien kwam bundel Krommenhoek aan de andere zijde van het Deurganckdok in dienst en na 2007 ook bundel Liefkenshoek met de ontbrekende stukken van lijn 211.

In 2013 werd bundel Zuid tot 32 bundelsporen uitgebreid.

Waarom een nieuwe oeververbinding?

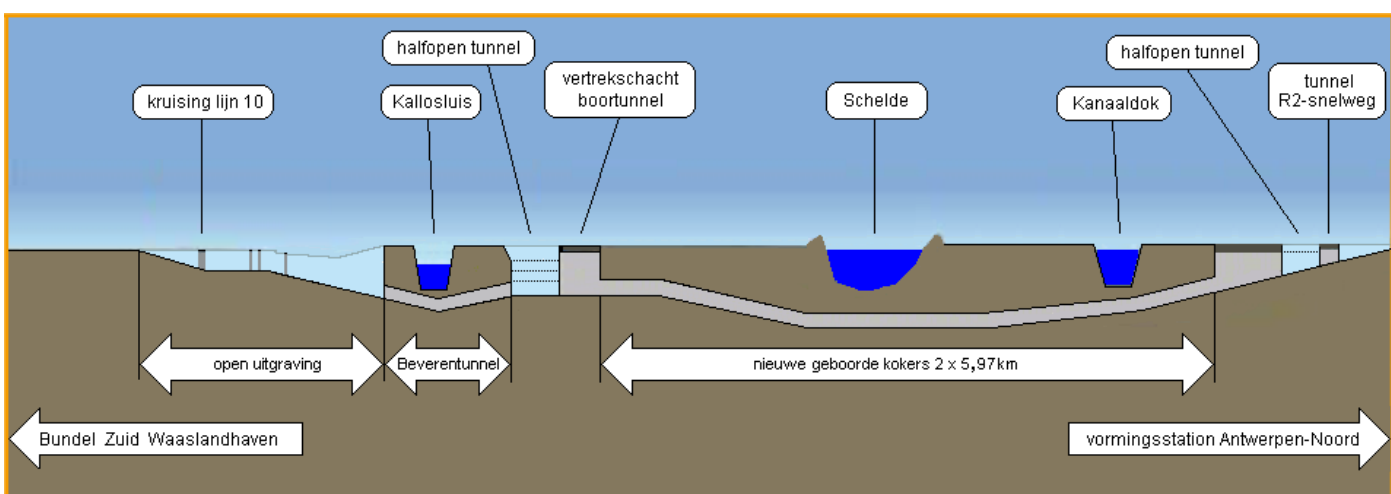
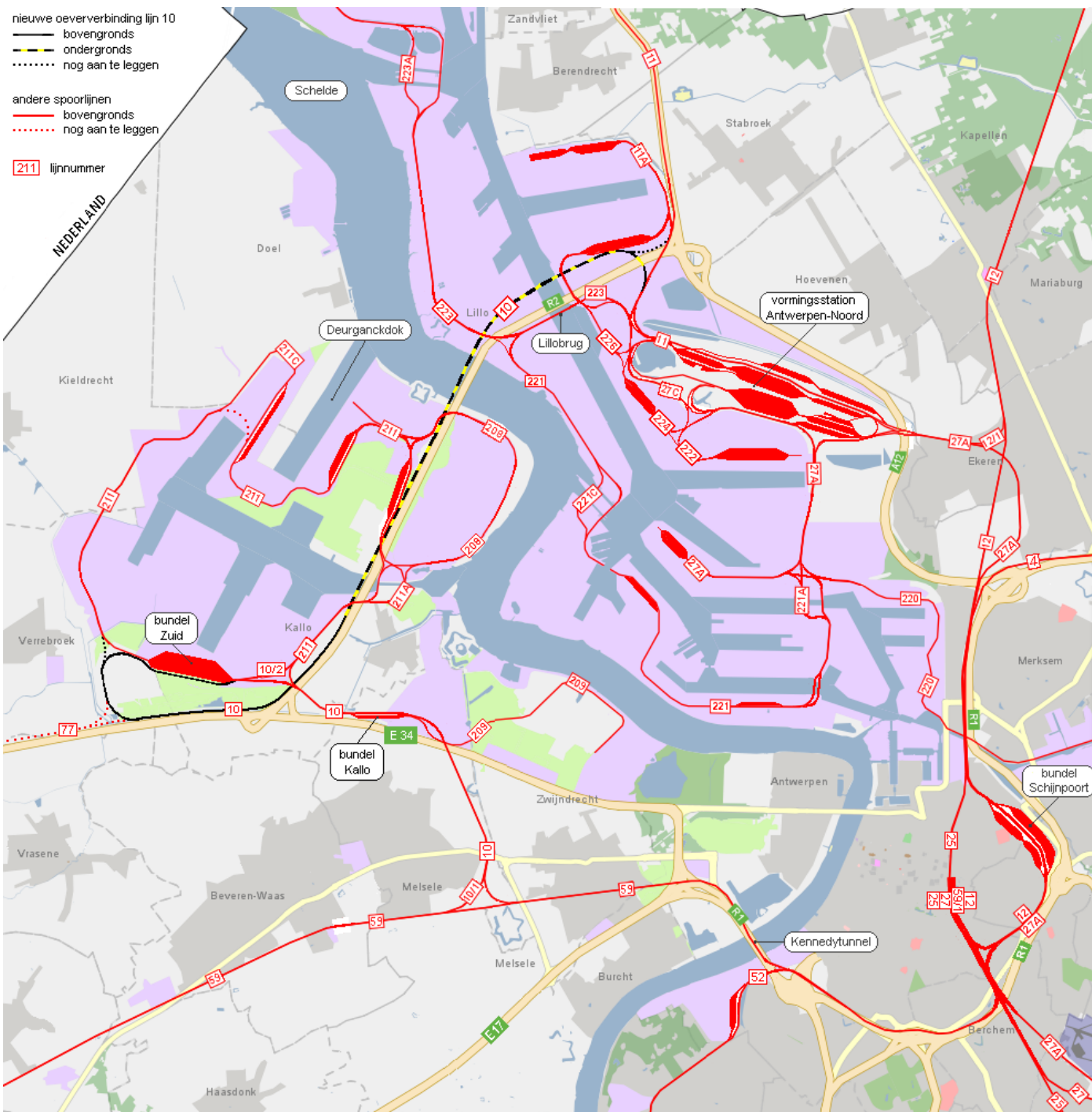
Zoals reeds was gezegd, is veel politieke druk gezet op de mix van aan- en afvoermogelijkheden van de groeiende Waaslandhaven. Pijnlijk genoeg is de Schelde, die de bloei van dit havendeel mogelijk heeft gemaakt, nu net een ernstige rem op de infrastructuur voor goederentreinen en deels ook vrachtwagenverkeer. Enkel naar het westen en zuidwesten is de infrastructuur over land redelijk goed te gebruiken. Naar het noorden (Schelde-Rijnverbinding) en oosten (Albertkanaal) zijn de waterwegen voor grote tonnages zelfs het meest aangewezen.

Het per trein kruisen van de Schelde kan tot nu toe enkel langs de Kennedytunnel en de zwaar belaste lijn 59, waar op werkdagen 150 reizigers- en 110 goederentreinen overheen gaan. Bovendien ligt ook het vormingsstation Antwerpen Noord met locomotiefstelplaats op de rechteroever.

Nochtans was in de jaren tachtig, bij de aanleg van de Liefkenshoeksnelweg, rekening gehouden met een extra tunnelkoker voor treinverkeer. De toenmalige verkeersminister De Croo woonde echter aan de verkeerde kant van Oost-Vlaanderen en liet de spoorwaker schrappen ter besparing. Wat uiteindelijk de meerkost zal zijn - omdat de spoortunnel nu toch dringend noodzakelijk is - laten we maar even terzijde, maar het bewijst wat een (verkeerde) politieke visie kan teweeg brengen. Het grootste probleem was vooral de spoorverbinding met Duitsland en de Athus-Meuse-lijn, die concurrentieel voor het spoor in het nadeel was, omdat lijn 59 in Berchem enkel naar het noorden treinverkeer toelaat. Ofwel kon men rechtstreeks per trein naar Duitsland, maar dan via lijn 12 en Nederland, ofwel moest men kopmaken in Antwerpen-Schijnpoort of Antwerpen-Noord, met de nodige meerkost en tijdverlies. Met een nieuwe Liefkenshoekspoortunnel zal dus een flink aantal goederentreinen niet meer doorheen Berchem, de Kennedytunnel en

Op deze foto zien we lijn 211 draaiend in de richting van bundel Liefkenshoek, die verderop parallel naast de snelweg R2 is aangelegd. De grijze constructie in het midden geeft de positie aan van de halfopen tunnelbak, die op enkele plaatsen toch te zien is, zoals hier tussen de Beverentunnel en de nieuwe geboorde tunnels. 25/08/13





door dicht bevolkte woongebieden moeten, al blijft de snelste (en goedkoopste?) spoorverbinding vanuit Noord-Frankrijk naar Nederland toch waarschijnlijk bestaan via Berchem.

Bouw van de spoortunnel

Deze spoorverbinding kan technisch in verscheidene bouwkundige werken onderverdeeld worden. Globaal beschouwd moet er onder drie waterwegen door worden gegaan, die alle drie bevaarbaar zijn voor zeeschepen. De vaargeul zelf is telkens al minstens 11,5 meter diep. Toch was één stuk tunnel in 1978 al voorzien en gerealiseerd: de koker onder de Kallosluis of de “Beverentunnel”. Omdat de bouw van de Kallosluis in een open bouwput werd geconstrueerd, kon men vrij makkelijk ook meteen de tunnelkoker in die zone afwerken. De 1200 meter lange Beverenspoortunnel heeft dus jaren onder water gestaan, om nu stilaan nuttig gebruikt te kunnen worden! Op de rechteroever is het net zo gegaan met de Tijsmanstunnel (R2) voor wegverkeer: eerst de tunnel en dan de Kanaaldok afwerken. Toch was daar in 1960 al gekozen voor een beweegbare spoorbrug over de Kanaaldok (lijn 223), die nog steeds zeer belangrijk is voor de chemische industrie. Men had dus in principe de Liefkenshoekspoortunnel tussen de Kanaaldok en Schelde in kunnen laten beginnen, maar dit zou - buiten de storingsgevoelige Lillobrug met veel brugopening – een spiraaltunnel opleveren met net dezelfde lengte, als het simpelweg verder door boren onder de Kanaaldok. We mogen niet uit het oog verliezen dat de helling beperkt moet blijven, zeker als het om zware goederentreinen gaat. Een in ons land veel voorkomende hellingsgraad is 16,5 pro mille, die ook de Kennedytunnel bezit. Een steilere hellingsgraad levert eerder nadeel op: te weinig adhesie voor normale goederentreinen en dus heel het traject 2 locs, ook als het verder heel de tijd vlak is!

Anders als de Beverentunnel, werd gekozen om aan te sluiten met enkelsporige geboorde tunnels, een methode waarmee ondertussen in de Antwerpse ondergrond veel ervaring was opgedaan. Hiervoor werd eerst aansluitend op de bestaande Beverentunnel een vertrekschacht gemaakt om de aanvoer van materiaal mogelijk te maken voor de twee boorschilden. Het onder de Schelde door boren was echter risicovol, omdat de afzetting van rivierslib geen garantie inhoudt voor waterdichtheid, iets wat met de kleilagen verderop wel bereikt wordt. Daarom werd tot op min 40 meter diepte (tegenover gemiddeld waterpeil) onder de Schelde door geboord: een absoluut diepterecord in de nationale spoorwegannalen!

Waar de tunnel aansluiten?

Het was vanzelfsprekend dat de nieuwe oeververbinding een verderzetting werd van de geëlektrificeerde lijn 10. Daardoor kon niet alleen de Waaslandhaven, maar ook het verkeer vanuit Gent/Zeebrugge en Noord-Frankrijk direct met het vormingsstation Antwerpen-Noord verbonden worden. Niet alleen de Waaslandhaven bezat tot nu toe slechts één enkele spoortoeegang vanuit lijn 59, nog van veel vitaler belang is de nieuwe en tweede toegang voor Antwerpen-Noord, die nu met de Liefkenshoekspoortunnel mogelijk wordt.

Antwerpen-Noord was tot nu toe zeer kwetsbaar door de enige spoorverbinding (lijn 27A) met de rest van het net. Een ontsporing op die lijn was voldoende om alle spoorverkeer van en naar de haven voor langere tijd te blokkeren. De betekenis werd zelfs nog scherper door het overbrengen van de stelplaats Antwerpen-Dam naar Antwerpen-Noord.

Begin de jaren 80, toen de huidige lijn 11 met stukjes en beetjes werd aangelegd, was echter rekening gehouden met

een mogelijke tunnelverbinding met de Linkeroever. Sterker nog, het eerste deel van de toegangshelling naar de Liefkenshoekspoortunnel ligt eigenlijk nog op lijn 11. De aantakking met verlengde lijn 10 ligt dan ook op het diepste punt van lijn 11, midden in de stortplaats “Hoge Maay”. Dicht bij die nieuwe vertakking bevindt zich ook het tractieonderstation “Walenhoek”, dat zal moeten instaan voor de voeding onder 3000 Volt gelijkspanning op lijn 10, in de tunnel en tot bundel Zuid. Met een vrij korte boog daalt de nieuwe lijn 10 hier relatief snel omlaag, omdat voldoende diepte moet bekomen worden ter hoogte van de nabij gelegen Kanaaldok en de nog dieper gelegen Scheldedoorsteek.

Op de linker oever eindigt de tunnel enkele honderden meters voorbij de Kallosluis, waar de nieuwe lijn 10 in een diepe open sleuf, zich naast de snelwegen R2 en E34 stilaan naar boven werkt. Om de westzijde van bundel Zuid te bereiken, is de verlengde lijn 10 daar aangesloten met een boog van 180°. Omdat een grote lusbeweging wordt uitgevoerd met bundel Zuid er tussen in, bekomt men hier een unieke situatie: lijn 10 komt 7 kilometer verder zichzelf terug tegen, maar dan 10 meter hoger of lager! Ook voor een weggebruiker is hier een uniek feit te beleven: je kruist op dezelfde plaats twee maal dezelfde spoorlijn, want overweg 12 ligt precies op de brug over..., jawel, dezelfde spoorlijn!



Kenmerken

Aan het tunnelgedeelte werkte het consortium THV Locorail in publiek-privaat samenwerkingsverband (PPS) samen met Infrabel. De totale kostprijs bedraagt 765 miljoen euro, waarvan het Vlaamse Gewest 107 miljoen euro investeert en Infrabel nog eens een 75 miljoen euro. Het wordt geen echte toltunnel, maar de terugbetaling wordt gespreid in tijd. Men betaalt een “beschikbaarheidsvergoeding” van zo’n 50 miljoen euro tot 2051. Lijn 10 wordt met deze nieuwe oeververbinding in totaal 25,4 km lang tot de aantakking met lijn 11, ze is dubbelsporig en geëlektrificeerd met 3000V gelijkspanning. Het nieuw gebouwde traject krijgt normale laterale seininrichting, aangevuld met ETCS. De lijnsnelheid voor de bochtige lijn 10 is relatief laag: slechts 60 km/u. Vanuit lijn 10 wordt net voor bundel Zuid een spoordriehoek aangelegd, zodat tegelijk een rechtstreekse toegang naar lijn 211 wordt verkregen. Ook op de rechteroever is een aftakking naar het noordelijk deel van lijn 11 voorzien.

Tot slot is het de bedoeling om in de toekomst, naast de E 34 verder te gaan tot de kanaalzone in Zelzate als spoorlijn 77. De Liefkenshoekspoortunnel hoopt men in september 2014 in dienst te kunnen nemen.

E.H.

Een opmerkelijke plaats op lijn 10 is deze met overweg 12 op de voorgrond. We zien hier twee keer lijn 10, bovengronds gaat de lijn eerst naar bundel Zuid, waarna ze met een boog terugkeert en stilaan daalt voor de Beverentunnel. De lijn komt hierbij 7 kilometer verder zichzelf terug tegen, zij het dan wel op een ander niveau. De sporen, die linksboven op de foto wegdraaien richting Kallosluis, zijn deze van lijn 211 die onder de snelwegbrug rechts op lijn 10 aansluiten. 25 augustus 2013



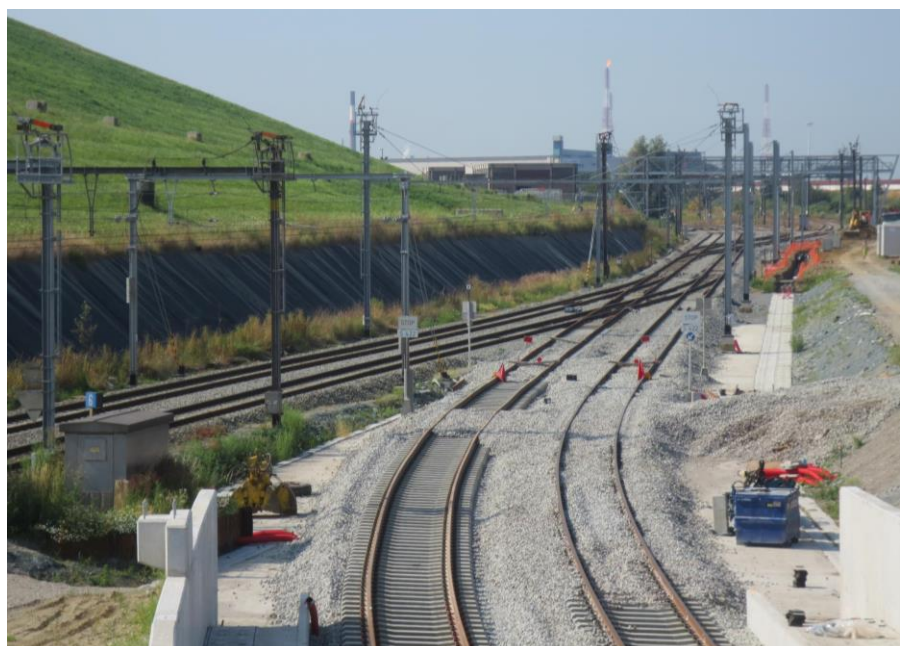
Foto links midden:

Een aantal stukken van de tunnelverbinding zijn halfopen. In de tunnelbak zien we tussen een massa horizontale schoorbalken, met enige moeite de sporen van lijn 10 twintig meter onder het maaiveld. Veel blauwe lucht zal de machinist hier niet zien, maar de rook van de diesellocomotieven zal hier zijn weg naar de oppervlakte wel vinden. 25 augustus 2013



Foto rechts midden:

Voor ons zien we het hoogste punt van de Antwerpse regio: de afvalberg Hoge Maay! De nieuwe lijn 10 klimt hier draaiend naar lijn 11 toe, die doorheen de stortplaats loopt. Achter ons bevindt zich de tunnel onder de snelweg R2 als laatste grotere hindernis van de nieuwe spoorverbinding. Eind mei 2013 kon men op de rechter Schelde-oever stilaan beginnen met de aanvoer van ballast en sporen. 23 mei 2013



Twee maanden later is de aansluiting met lijn 11 klaar, om werfstreinen vanuit Antwerpen-Noord op het nieuwe stuk van lijn 10 toe te laten. Op de foto zien we lijn 11 links op de voorgrond verder gaan richting Stabroek of Noordlandbrug. Op de achtergrond zien we ook de wissels die toegang geven naar de bundels van het rangeerstation Antwerpen-Noord.

Spoornieuws, vervolg van blz. 4

Antwerpse noord-zuidspoorwegtunnel

Al ruim 2 jaar geldt er een snelheidsbeperking tot 40 km/uur in het noordelijk gedeelte van deze tunnel (tussen Dam en Antwerpen-Centraal). De reden zijn de trillingen en zelfs scheuren in de huizen boven de tunnel veroorzaakt door de passerende treinen bij hogere snelheden. Nochtans werd er tijdens de constructie hieraan veel aandacht besteed. De sporen werden geplaatst op de betonnen vloer met daaronder rubberen dempingsmatten. Die moesten de trillingen in eerste instantie opvangen. Dat lukte aanvankelijk, maar daarna bleek dat die matten oververzadigd waren met regenwater en hun werk niet meer naar behoren vervulden, met uiteraard terechte klachten tot gevolg. Nadat de technici van Infrabel met de nodige meetapparatuur op zoek gingen, bleken de klachten van de omwonenden gegrond. Zelfs de oorzaak van al dat leed werd gevonden. Wat bleek: bij regenweer liep al dat hemelwater in de tunnel en werd daar vervolgens opgezogen door de dempingsmatten in plaats van te worden afgevoerd richting Schelde. Infrabel heeft nu maatregelen getroffen om de waterafvoer in de hand te houden en te voorkomen dat er nog overtollig water tot in de tunnel stroomt. Tot alles in orde is, blijft de snelheidsbeperking tot 40 km/uur van kracht. Ongeveer een jaar geleden (ergens in 2012) kreeg de Thalys evenwel een vrijstelling en mag hij er terug aan 90 km/uur doorrijden.

Onze correspondent stelt zich terecht de vraag of de knappe tunnelontwerpers het instromen van regenwater in de koker onderschat hebben. Iedereen weet toch dat water altijd naar het laagste punt loopt..., zelfs in Antwerpen.

(B) Exploitatie

Na de negatieve berichten over de Desiro's is er nu gelukkig beterschap te melden. Van de reeks 08000 werd de 08093 al in reizigersdienst gezien en er rijden al minstens veertig twee-spanningstellen van de reeks 08500. De deuren blijven nog een zwak punt. Regelmatig zien we de gebruikelijke "Buiten dienst" sticker.

De klassieke tweeledige bordeaux stellen reeks AM62 en de ex-Sabena-stellen zullen worden afgevoerd.

De Fyra is nu het onderwerp van juridische strijd tussen NMBS en NS enerzijds en AnsaldoBreda anderzijds.

Vanaf september komen er twee slagen bij voor zijn vervanger, in december zouden dat er in totaal zelfs 16 zijn. Naar en van Amsterdam gaan er meer Thalysen rijden. De aangekondigde (privé) treindienst "De Lage Landen Trein" tussen Den Haag en Brussel, had einde augustus nog geen toelating verkregen van de Belgische toezichthouder.

De Thalys uit Oostende en deze via de Waalse dwarslijn uit Liège wordt waarschijnlijk geschrapt wegens onvoldoende bezetting. Deze dienst wordt zwaar gesubsidieerd omdat hij ook binnenlands vervoer doet, maar wel tegen een meerprijs voor de gebruiker. Die laatste is evenwel niet gek en neemt wel een gewone binnenlandse IC-trein. De betreffende treinstellen komen zeker van pas om op de verbinding naar Amsterdam te worden ingezet.

Ongeval Wetteren en Schellebelle

Nog wat bijkomende informatie over dit ongeval van 4 mei 2013 (zie ook vorig nummer 2013-2).

Op die dag ontspoorde een goederentrein geladen met onder andere verschillende gevaarlijke chemische stoffen. De trein was onderweg van Kijfhoek (bij Dordrecht in Nederland) naar het vormingsstation Gent-Zeehaven. Het ongeval had

een grote impact op verscheidene domeinen en heeft een aantal trieste records gescoord.

In de geschiedenis van de Belgische spoorwegen is dit het ongeval dat het langst heeft geduurd eer het baanvak terug in dienst kwam, namelijk van 4/5 tot 29/6/2013, of acht weken. Heel die periode was er geen normaal treinverkeer mogelijk op de lijnen 50 en 53 en werden er omleidingen ingericht. Vanuit Antwerpen werd gereden via lijn 59, uit Limburg en Wallonië ging het via lijn 50A. Reizigerstreinen reden terug vanaf maandag 27 mei tussen Gent en Wetteren. Vanuit Aalst (lijn 50) en Dendermonde (lijn 53) werd er gereden tot Schellebelle. Tussen Wetteren en Schellebelle reed er tot 28 mei een autobuspendel. Er reden ook rechtstreekse autobussen tussen Gent en Aalst of Dendermonde.

Op de rampplaats werden alle sporen, seinen en bovenleiding vernieuwd en ook de ballast en ondergrond eerst afgegraven. Er werd ongeveer 5000 kubieke meter grond afgegraven en 4000 kubieke meter verontreinigd bluswater opgepompt. De vernielde en uitgebrande ketelwagens werden ter plaatse verschroot, goed voor 250 ton. Om de plaats van de ramp te bereiken werd er ook een tijdelijke weg aangelegd.

De oorzaak van het ongeval was vlug gevonden: overdreven snelheid. Wegens werken op lijn 53 moest de trein daar op tegenspoor rijden. Op de plaats waar hij terug naar normaalspoor moest, was er een snelheidsbeperking tot 40 km/uur. Uit de gegevens van de "zwarte doos" bleek dat zijn snelheid daar evenwel 87 km/uur bedroeg. Veel te hoog voor het overschrijden van de Engelse wissel. Al 5 jaar geldt er een snelheidsbeperking tot 80 km/uur op het B-spoor wegens de aanwezigheid van die bepaalde Engelse wissel. In de tegenrichting (A-spoor) ligt er geen Engelse wissel en mag er dan ook 120 km/uur gereden worden. Bij de herstelling werd er opnieuw een Engelse wissel geplaatst. Nochtans zijn deze op vele plaatsen, juist omwille van hun beperkingen, de laatste jaren meestal vervangen door klassieke wisselverbindingen die een hogere snelheid toelaten. Engelse wissels werden veelal geplaatst wanneer er niet voldoende plaats was voor gewone wisselverbindingen. Dat er bij de herstelling nu toch opnieuw een Engelse wissel geplaatst wordt lijkt op het eerste gezicht onbegrijpelijk, maar is wellicht een verzekeringskwestie. Bij een herstelling, als je de begunstigde partij bent, moet alles in zijn oorspronkelijke staat gebracht worden alvorens je uitbetaald wordt.

Van een chartertrein en vele lege kilometers

Op 25 mei en 1 juni zorgde de NMBS voor de tractie van chartertreinen naar Lourdes, tussen het Duitse Aachen en Jeumont (Franse grens). Op 25 mei reden twee locs reeks 28 vanuit Antwerpen-Noord via Aarschot naar Leuven, waar er een loods aan boord kwam, noodzakelijk voor de lijnkennis naar Aachen, maar die dan weer niet over de nodige kennis beschikte om met een loc reeks 28 te rijden. De twee locs waren noodzakelijk omwille van de zware sleep van 14 rijtuigen die de helling uit Aachen op moesten. Dan ging de trein 16 km verder tot Welkenraedt, en werd daar overgenomen door een losse 13 van Charleroi voor de rit naar Jeumont. De twee Traxxen keerden vervolgens terug richting Antwerpen. Het vrijwel zelfde scenario herhaalde zich een week later, maar toen gebeurde de locwissel in Liège. Om de twee charters te verzekeren werden er door de Traxxen liefst 706 km gereden, voor de 13-en was dit 285 km. Niet direct een schoolvoorbeeld van efficiëntie, maar wel een kassa-kassa operatie.

Mogelijk hoopte men in Lourdes nog op een mirakel.

STADSVervoER – STREEKVERVOER TRAMS & AUTOBUSSEN



West - Vlaanderen

Een van onze trouwe leden uit de kustprovincie bezorgde ons enkele (kranten)knipsels over het wel en wee van onze Kustlijn.

Tramstellen

Begin juni blijken er minder trams dan normaal beschikbaar te zijn voor het rijden van alle voorziene diensten. De oorzaak blijkt te vinden in een tekort aan reservetrans. Deze zijn noodzakelijk tijdens het reguliere onderhoud aan de andere trams. De Lijn excuseert zich voor het ongemak en geeft toe dat de communicatie naar de reizigers toe beter kon. Nochtans werd er gecommuniceerd via de sociale media en de website, maar daar heb je aan de halte niets aan. Vele reizigers moesten langer wachten tot er een tram kwam.

Volgens De Lijn ondergingen op dat moment verscheidene trams een onderhoudsbeurt, maar waren er dan te weinig reservetrans beschikbaar (sic!).

De Lijn ontkent ook met klem dat financiële perikelen aan de basis liggen van het probleem. Ze hebben ook geen verband met de aan gang zijnde spoorvernieuwingswerken in De Haan.

Enkele dagen later volgde er een prikactie van enkele trambestuurders. Een uur lang reden er op maandag 3 juni geen trams uit. Volgens een vakbondsafgevaardigde zijn er 's morgens 14 trams nodig voor de dienst, maar waren er die dag niet eens de helft beschikbaar.

Volgens de woordvoerder verkeren de trams in slechte staat en worden ze wel hersteld, maar gaat er daarna wel wat anders stuk: deuren vertonen roest en het zou binnen regenen.

Er blijken ook te weinig wisselstukken voorradig en zichtbaar schort er ook wat aan de interne communicatie tussen exploitatie en technische diensten onderling. De trams dateren van midden (n.v.d.r.: *neen, begin*) jaren tachtig. Doorheen de jaren daalde hun aantal van 50 naar 35 vandaag. Als er vandaag trams besteld worden, dan is het nog wel 5 jaar wachten tot ze geleverd worden. De Lijn zegt op z'n minst verveeld te zitten met de zaak.

Vervolg: lapwerk als onafwendbare noodoplossing?

Niet enkel het personeel roert zich, ook een aantal kustburgemeesters willen dat de kusttrams een grondige facelift krijgen. Weeral een dag later verscheen het bericht dat er een bedrag voorzien wordt van 1,8 miljoen € om 15 trams onder handen te nemen.

En er is nog meer. De minister is ook van plan om later dit jaar te beslissen over een bestelling van nieuwe trams. Overigens startten in juni opnieuw de jaarlijkse overbrengingen van 13 Hermelijnen uit Gent en Antwerpen.

(n.v.d.r.: over de twee Hermelijnen die er het ganse jaar over verblijven, wordt overigens gezwegen. Gent heeft zijn park al grotendeels vernieuwd, de oudste PCC's dateren van 1972. Antwerpen heeft nog altijd 48 trams van 1960-61. Komen die dan niet eerst aan de beurt om vervangen te worden?).

Luchtlijn

De kustburgemeesters stellen dat de kustlijn dringend moet opgewaarderd worden: de kusttram moet het visitekaartje blijven mits zijn comfort en uitstraling en is het alternatief voor de auto. Zij vinden het niet logisch dat de kust zolang op nieuwe trams moet wachten en verwijzen hierbij naar trambouwer Bombardier die de meest hypermoderne tramstellen bouwt voor het Brusselse net.

(n.v.d.r.: en "vergeten" er ook weer bij te vertellen dat er voor het Brussels geweest een andere financieringsbron is).

Een ander stokpaardje, of steen des aanstoots, van de burgemeesters is de bovenleiding, door hen ook luchtlijn of tramleiding genoemd. De burgemeesters zijn het er over eens dat de bovengrondse leidingen alles behalve esthetisch ogen in het centrum van hun badstad. De Lijn repliceert dat ze onontbeerlijk is voor de huidige tramstellen (en ze heeft nog gelijk ook).

(n.v.d.r.: toen met het oog op de komst van de BN's de kustlijn grondig vernieuwd werd, wensten hun oud collega's het aantal masten te beperken. Het gevolg was dat er dan wel een zwaardere bovenleiding en masten kwamen. Overigens werd de tram hier en daar al uit het centrum verbannen zoals in Nieuwpoort, of zoals er thans in Lombardsijde staat te gebeuren. Indien er wordt afgestapt van bovenleiding betekent dit ongeveer de doodsteek voor het inzetten van het historisch materieel).

Trajectwijziging

Het traject van de kustlijn wordt in Lombardsijde drastisch gewijzigd. De tram zal voortaan via de eigen bedding van de Koninklijke Baan rijden en niet meer langs de dorpskern van de gemeente. Dit moet leiden tot een verkeersveilige en snellere reisweg.

Langs het nieuwe traject komen er twee haltes op loopafstand van het dorp. Of die reizigers nu ook sneller ter bestemming raken valt natuurlijk te betwijfelen. Er wordt gesteld dat de kosten maar 8,2 miljoen € bedragen, tegenover 12,2 miljoen € voor de vernieuwing van het bestaande traject door het dorp. Als alles goed zit, dan zijn de werken afgerond tegen de zomer van 2014. Met het verplaatsen van dit lijngedeelte verdwijnt ook het laatste nog overgebleven stukje van de oudste door de NMVB in 1885 in gebruik genomen lijn tussen Oostende via de dorpen naar Nieuwpoort, met een latere verlenging naar Veurne.

Hermelijnen aan en naar de Kust

Ten gevolge van een jaarlijkse traditie werden er in 2013 de volgende 15 trams ter versterking naar de kust gestuurd.

Uit Antwerpen:

7225, 7229, 7246, 7266, 7267, 7268, 7270

Uit Gent:

6332, 6334, 6336, 6337, 6338, 6339, 6340, 6341

De 6332 en 7266 overwinterden er al in 2012-13.

AF en TOE

Af en toe is er bij een trambedrijf wel wat speciaals te beleven. Enerzijds zijn dat eerder heugelijke gebeurtenissen, zoals een speciale rit ter gelegenheid van een feestelijkheid, of anderzijds een minder heugelijke (althans toch voor gewone reizigers) bij ongevallen of incidenten.

Een voorbeeld van de eerste categorie was het rijden met echte museumtrams tussen de Lambermontplaats en de Groenplaats ter gelegenheid van de heropening van de Nationalestraat op 1 juni 2013. De gratis ritten mochten op grote interesse rekenen bij het talrijk opgekomen publiek.

VA 7386 pauzeert even op de lus van de Lambermontplaats.



In de andere categorie vallen de incidenten. Op zaterdag 16 juni 2013 liet een Hermelijn van lijn 4 het afweten en werd dan maar geparkeerd op de lus aan de Montignystraat. Later volgde dan het wegslepen richting stelplaats. Nu heeft men nogal dikwijls de gewoonte om een gestrande tram met een dito soortgenoot te verslepen. Wat er hier juist mis ging blijft een vraagteken. Feit was, dat het eerste wielstel van sleeptram 7260, de wissel naar Hoboken nam, maar het middelste wielstel al meteen naar de werkplaats PAL wou met als gevolg dat dit wielstel 1 meter uit zijn as kwam te staan.



Langs de deurzijde zien we de hydraulische vijzels die al onder het middelste wielstel werden geplaatst om de tram terug in de sporen te lichten.

Beide foto's: Luc Couscheir.

Ook op donderdag 5 september 2013 ging een Hermelijn even de verkeerde kant op. Ter hoogte van de kruising van de Belgiëlei met de Lange Leemstraat, richting Linkeroever, ontspoorde, omstreeks 16u30, de 7203 van lijn 15. In de richting van de premetro is hier een mogelijkheid om naar de Lange Leemstraat af te buigen. Het voorste gedeelte van de tram was het kruispunt al overgestoken terwijl het achterste deel de afslag nam. Het verkeerslicht dat het afslaan van trams moet regelen, sneuvelde hierbij wel.



Het zwaar gehavende verkeerslicht, het enige slachtoffer, werd net vanonder de tram bevrijd. Foto: Eddy Cassiers.



Koperdiefstallen kenden we al. Op de Turnhoutsebaan in Borgerhout waren zelfs de rails verdwenen. Er was hier evenwel geen sprake van diefstal en ze werden de daaropvolgende dag al vervangen door nieuwe exemplaren.

Een zicht van de Turnhoutsebaan op zaterdagmiddag ter hoogte van de halte "De Roma". De oude rails zijn verwijderd en de open bedding wacht op nivellering van de steenslag en nieuwe rails. De nieuwe segmenten waren reeds voormonteerd.

Foto: Luc Couscheir, 3 augustus 2013.



De vernieuwingswerken aan de sporen op de tram- en busbedding op de Turnhoutsebaan gaven aanleiding tot een aantal omleidingen. De streeklijnen van de bundels 410 en 420 en van de stadslijnen 30/34 en 31 werden omgeleid. Tramlijnen 10 en 24 mochten hun gewone reisweg volgen, behalve tijdens de weekends van 3 en 4 en 10 en 11 augustus.

Om over de Antwerpse Ringweg te komen moet de tram over een brug. Ter gelegenheid van de omleidingen reden de beide lijnen telkens over een voor hen niet vertrouwd exemplaar.

PCC 7118 op lijn 10 zien we hier op de Stenenbrug.

Foto: Luc Couscheir, 3 augustus 2013.



Lijn 24 reed via lijnen 11 en 4 naar Silsburg. Lijn 10 vormde die dagen een rechtstreekse verbinding tussen Deurne Zuid en Noord. Vanaf Wijnegem ging het over lijn 10 tot de lus Engelselei en dan over lijn 24 ook naar Silsburg. Met drie lijnen (4, 10 en 24) was het daar behoorlijk druk.

Tramstel 7113+7117 van lijn 24 deed het tegenovergestelde. We zien het tramstel hier op de Borsbeekbrug, in de buurt van NMBS-station Berchem en het Vlatam.

Foto: Luc Couscheir, 3 augustus 2013.



SPOORWERKEN

Turnhoutsebaan, tramlijnen 10 en 24 en buslijnen 30/34, 31, bundels 410 en 420

Na de gelijknamige straat in Deurne-Noord was het in augustus de beurt aan het gedeelte in het district Borgerhout. De eigen tram- en busbedding kreeg er een nieuwe bestrating in asfalt. De oude had meer het uitzicht van een mozaïek en vooral naast de tramsporen waren er gevaarlijke kuilen ontstaan. Het is trouwens al de tweede maal in ongeveer 10 jaar dat er nieuw asfalt komt. De oorspronkelijk geplaatste klinkers waren immers al spoedig verzakt. Gedurende de werken reden de autobussen van de bundels 410 en 420 via het Ooststation. De tramlijnen 10 en 24 volgden hun gewone reisweg, behalve tijdens de weekends van 3 en 4, en 10 en 11 augustus. De Lijn maakte gebruik van de oplapbeurt om tegelijkertijd enkele stukken versleten spoor te vervangen. Dit gebeurde op het kruispunt met de Kroonstaat en ter hoogte van de halte "De Roma". De trams volgden hun gebruikelijke omleiding. Lijn 10 pendelde tussen Wijnegem en Silsburg via de lus aan de Engelselei. Lijn 24 reed vanaf de Carnotstraat via lijnen 11 en 4 naar Silsburg. Ook de autobussen van de lijnen 30/34 en 31 volgden een omleiding.

Premetro-as Turnhoutsebaan

Het meeste werk gebeurt in de Antwerpse ondergrond, in de koker tussen Rooseveltplaats en Stenenbrug. De reizigers van de lijnen 2, 3, 5 en 6 moeten het met gehalveerde perrons stellen. In de andere helft zijn de aanpassingswerken in volle gang. Om het voor iedereen stemmig te houden wordt een gedeelte verlicht met een led-lichtsling. Het doet ons eerder denken aan sfeervolle kerstverlichting. Helaas refereren de begeleidende geluiden niet aan "Stille Nacht". De toegang langs de kant midden van het Koningin Astridplein, is nog helemaal toegankelijk. Van op de overzijde (naast het hotel) moeten de reizigers een soort hindernissenparcours volgen, inclusief een trap op-trap af om in conditie te blijven. In feite kruist de reiziger hier de toekomstige premetrolijn.

Ruggeveldlaan

De plaatsing van de tramsporen op de Ruggeveldlaan vordert voorspoedig. Tegen het jaareinde moet het vak tussen de August Van de Wielelei en de Boterlaarbaan gereed zijn. In tegenstelling van wat er langs eerder uitgevoerde trajecten gebeurde, komen de bovenleidingsmasten hier tussen de sporen, dus wordt het tracé blijkbaar niet voorzien voor autobussen (exit buslijn 19?).

Bredabaan

De belangrijkste werf is momenteel de vernieuwing van de trambedding van de lijnen 2 en 3 plus vele buslijnen, op deze belangrijke invalsweg, tussen de Groenendaallaan en de Oude Barreellei. Na het bouwverlof wordt er sinds begin augustus in hoog tempo gewerkt aan het nieuwe wisselcomplex met de Groenendaallaan waar aangetakt wordt op lijn 6. Langs hier zullen de lijnen 2 en 3 van en naar Hoboken of Zwijndrecht rijden. In tegenstelling tot eerdere berichten, blijft er één spoor in de De l'Arbreleaan, maar wel de richting van Merksem. De trams kunnen dan linksaf de

Bredabaan op en vervolgens terug richting stad. In de week van 19 augustus werd al een groot gedeelte van de nieuwe sporen ingebed en de bovenleiding geplaatst. Om alle spoor-aansluitingen te maken werd het tramverkeer onderbroken op zaterdag 31 augustus vanaf 12 uur. Zondagavond waren de nieuwe sporen berijdbaar. De trams van lijnen 2 en 3 werden afgeleid naar de stelplaats op de Noorderlaan.

MATERIEEL

Reclamatrams

- 7006 Base sinds juli 2013; ex Milka
- 7006 Turkish Airlines sinds augustus 2013; ex Base
- 7026 Zwerfvuil sinds juni 2013; ex Tempo Team
- 7029 Base sinds juni 2013; ex Tempo Team
- 7035 Omoda sinds juli 2013; nieuwe tram
- 7042 Fuji-film sinds juni 2013; ex Samsung-AXE
- 7042 Ray-Ban sinds augustus 2013; ex Fuji-film
- 7043 MNM-radio sinds augustus 2013; ex Turkije
- 7044 Zwerfvuil sinds juni 2013; ex U. A.
- 7047 Lacoste sinds juli 2013; ex Iedereen beroemd
- 7049 Omoda sinds juli 2013; ex Ardennen
- 7053 Beobank sinds juli 2013; ex Tirol
- 7060 Sealife sinds juli 2013; ex 11 11 11 actie

Revisies

Weinig nieuws te melden in dit nummer. Wegens de vakantie kwam einde augustus enkel de gereviseerde PCC1, 7059, terug op het net. Er wordt natuurlijk wel voorzien in het onderhoud en herstel van de trams na één of ander ongeval.

Retibo

De 105 PCC 2-trams zijn praktisch alle voorzien van de bekabeling voor het nieuwe ontwaarding/registratiesysteem. De 7121 en 7120 vormen samen een stel (meestal in die volgorde) met ingeschakelde Retibo. Alhoewel er buiten het eigen personeel, nog niet veel Antwerpse reizigers over een registratiekaart beschikken, hebben we het gezien dat er een (nochtans niet blonde reizigerster) wanhopig op zoek ging naar een gleuf in de ontwaarder om daar haar Prodata-kaartje te valideren.

Brave reiziger.

Nu volgen de Hermelijnen en de PCC 1. PCC 7009 had midden augustus ook al de bedrading en Hermelijn 7261 rijdt met ingeschakelde Retibo. Overigens vorderen de werken aan de autobussen ook goed.

Infotram

In het vorig nummer meldden we over de niet-werking van Infotram. Ook in de gewone pers en lokale televisie verschenen zulke berichten. De Lijn verdedigde zich met te argumenteren dat wegens de ouderdom van het oude systeem en het ontbreken van wisselstukken, het moeilijk is om het systeem in orde te houden. Ondertussen hebben we toch al enkele werklieden zien sleutelen in de Nationalestraat. Anderzijds is nog steeds de "nieuwe" lijn 4 over een groot deel van zijn traject overkleefd, dus onbruikbaar. Ook o.a. op de Belgiëlei wordt lijn 2, na één jaar, nog altijd vrolijk aangekondigd als komende van Linkeroever. Is dat nu toch zo moeilijk om eens langs te komen en mits een labeldrukker hier aan te verhelpen? Van de gelegenheid gebruik maken om water, reinigingsproduct, spons en zeemvel te bezigen zou ook nuttig zijn!

De belangrijkste werf waar momenteel gewerkt wordt in Antwerpen, inclusief een lijnverlegging, is deze van de herprofilering van de Bredabaan in Merksem.

Tijdens het laatste weekend van de grote vakantie werden de reeds nieuw geplaatste sporen op de Bredabaan aangesloten op de nog bestaande tram- en busbedding. Het tramverkeer van de lijnen 2 en 3 diende hierdoor omgeleid naar de stelplaats PAL.

Op zaterdag 31 augustus 2013 omstreeks 12 uur, was Hermelijn 7263 van de lijn 2 dan ook de voorlopig laatste lijndienst die over de Frans de l'Arbreiaan reed.

Sinds maandag 2 september rijden de lijnen 2 en 3 definitief langs de Minister Delbekelaan (via lijn 6) naar de Bredabaan en terug. Door deze lijnverlegging komt er hier wel een nieuwe gemeenschappelijke halte voor de drie tramlijnen.

Al in juni werden er bijkomende wissels geplaatst op het kruispunt van de Bredabaan en de Groenendaallaan. Langs hier passeren sinds 2 september dan de lijnen 2 en 3.

Op 8 augustus 2013 worden nog volop laswerken uitgevoerd aan deze nieuwe verbinding. Foto: Eddy Cassiers.

Hermelijn 7263 van lijn 2 met een afscheidslaquette, had de eer als laatste lijndienst op de De l'Arbreiaan in Merksem te passeren. Foto: Luc Couscheir, 31 augustus 2013.



Bij De Lijn is er ook onbekend creatief en kunstzinnig talent aanwezig. Dat de ombouw van een metrostation kan leiden tot een mooie collage (of hoe noemt men deze dingen?) bewijst dit beeld, te bewonderen in één van de gangen naar de perrons in Astrid. We hebben er nog geen bevestiging van maar er zou zelfs belangstelling zijn vanwege een museum voor moderne kunst. De bevolking wordt alvast gevraagd om een ruk naar rechts te maken.

Premetrostation Astrid, toegang via de kant van het hotel en Aquatopia. De foto werd op 18 augustus 2013 genomen door Luc Couscheir.



Pantograafbreuk

Af en toe gebeurt het dat een pantograaf ergens aan een ophangpunt van de bovenleiding haakt. Enkele nummers terug maakten we al melding van de 90° kruising van de lijnen 2, 6 en 15 met lijn 4, Belgiëlei en Lange Leemstraat. Gewoonlijk wordt de panto dan verbogen en sneuvelt er een stuk van de bovenleiding. Maar soms kan het ook anders. Op 24 juli verloor een tramstel van lijn 24 zijn pantograaf op de Stenenbrug, juist op de brug over de Ring. Van de achterste PCC bleef de pantograaf aan de wasdraad hangen, terwijl het tramstel nog wat verder bolde. De pantograaf werd door de technici van De Lijn verwijderd en de tram weggesleept door de eerste wagen van het stel PCC's. Een soortgelijk geval deed zich enkele jaren geleden al voor ter hoogte van het kerkhof van Silsburg. Een specialiteit van lijn 24?

De voorgaande dag was er al een breuk van de bovenleiding in de Cruyslei (lijnen 4 en 9), waarschijnlijk te wijten aan het doorhangen van de draden ten gevolge van de hitte.

Eigen bedding voor auto

Op woensdagmiddag 17 juli gebeurde er een bizar incident aan de Belgiëlei. Daar presteerde een (dronken) automobilist het om met zijn auto tot bijna aan station Plantin te rijden. De straatweg van de Belgiëlei wordt heraangelegd en de man dacht blijkbaar een persoonlijke omleidingsweg te hebben gevonden. Omdat een Fiat 500 geen spoorwielen heeft werd hij door een Unimog terug naar de buitenlucht gesleept. Tijdens de onderbreking van 18u tot 19u30 werden de trams omgeleid via de lijn 4 tot de lus Groenenhoek en dan lijn 9.

Lijnfilms PCC

De lijnfilms van de PCC's werden in juli 2013 aangepast aan de nieuwe bestemmingen van de tramlijnen, in voege vanaf 1 september 2012. Wanneer we bedenken dat de bewuste wijzigingen al in het voorjaar van 2012 bekend waren, dan is dit rijkelijk laat. Een lijn 12 Sportpaleis – Lambrichtplaats is niet te bespeuren. Het plaatsen van leddisplays kan hier zijn nut nog bewijzen, zeker op de PCC 2's. In Gent werden de 22 in Duitsland gerenoveerde trams hiervan voorzien en is al dat gekleef van aangepaste stroken lijnfilm al enkele jaren verleden tijd. Maar er is hoop: De Lijn gaat een groot aantal digitale kleur-leddisplays aankopen voor plaatsing in een aantal bestaande trams en autobussen. (In Gent werden een tijdje éénvormig zwart-gele lijnfilms gebruikt, analoog aan de toen eerste bestemmingsaanwijzers met flip-dots. Hiermee verdween wel de herkenbaarheid van op afstand. Antwerpen hield vast aan zijn lijnkleuren.) Het gebruik van de displays met gekleurde leds (zoals op de laatst geleverde 7272-7284) verhoogt de herkenbaarheid van op grote afstand.

Trammen naar Wilrijk, Kontich en Beveren

Het magazine Nieuwslin brengt elke maand nieuwsjes van De Lijn in en om Antwerpen. Naast de nodige reclame zijn er de omleidingen en evenementen die voor hinder kunnen zorgen. “Neem tram of bus om u naar deze of gene wedstrijd te begeven”. Een paragraaf verder: “wegens een wedstrijd zijn volgende lijnen onderbroken of kunnen grote hinder ondervinden”...

Maar er is toch ook goed nieuws te rapen. In Nieuwslin komen een aantal projecten aan bod die de volgende jaren een oplossing aan ons mobiliteitsprobleem moeten bieden. Zoiets lezen we natuurlijk graag, maar al spoedig komen we tot de vaststelling dat de meeste plannen ons al vele jaren bekend in de oren klinken. De Vlaamse regering liet opnieuw

een maatschappelijke kosten-batenanalyse voor 8 nieuwe tramlijnen uitvoeren. De resultaten waren positief. Drie tramlijnen krijgen prioriteit: Wilrijk, Kontich en Beveren (Oost-Vlaanderen!). Deze projecten worden verder onderzocht samen met de lokale besturen en het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV).

Deze analyse gebeurde voor volgende trajecten:

- Zwijndrecht – Beveren lijn 3
- Borgerhout (Te Boelaerpark) - Borsbeek-Dorp lijn 4
- Wijnegem – Schilde lijn 5
- Zuidstation–Olympiade–Wilrijk Universiteitspl. lijn 6
- Mortsel Gemeentepark – Kontich P+R (E19) lijn 7
- Deurne Silsburg – Wommelgem Hulgenrode lijn 9
- Wommelgem P+R – Ranst P+R lijn 14
- Hoboken Schoonselhof – Hemiksem-Noord lijn 24

We hebben hier zelf omwille van de situering, een lijnnummer aan toegevoegd, nummers die ons logisch lijken en we hieronder hanteren.

Van deze acht trajecten werden lijnen 3, 6 en 7 prioritair weerhouden voor uitvoering. Een verlenging van lijn 3 vanaf Zwijndrecht tot Beveren langs de N70 is vrij eenvoudig uit te voeren. Vanaf de P+R komt er 4,5 km bij. In Beveren is er al een station met vrij goede verbindingen naar Antwerpen-Zuid, Berchem en Centraal.

Wat lijn 6 betreft is er een verlenging van 3,5 km vanaf Olympiade naar Wilrijk Universiteitsplein (*n.v.d.r.: Verlenging maar in één keer tot het Universitair Ziekenhuis!*)

Wat de verbinding tussen Zuidstation en Olympiade betreft, ligt dit wel moeilijker via de Jan De Voslei. Dat kan ook een andere lijn zijn, bijv. een verlenging van lijn 1 wanneer die ooit terug over de Leien rijdt.

Tenslotte lijn 7 vanaf Mortsel over 5,5 km tot Kontich P+R (aan de E19 naar Brussel).

Overigens lopen momenteel al de volgende tramprojecten: het Operaplein en de Noorderleien, tram naar Ekeren en het Eilandje. *N.v.d.r.: hier werd er wel de wegenis hernieuwd, maar de middenberm ligt er nog altijd zonder enig spoor van spoor.*

Lijn 14 (een gok van onze kant, maar het lijncijfer is wel vrij) is de verlenging van de nu in uitvoering zijnde lijn tussen het Centraal station en het rondpunt van Wommelgem P+R. Hier wordt ondertussen al druk gewerkt aan de “Reuzenpijp”.

Ook over de tramlijnen naar Borsbeek en Hemiksem werd al menig woord geschreven. In Hemiksem was er zelfs sprake om er een nieuwe stelplaats te maken. Van tramlijnen naar Schilde en Ranst was er al sprake in het Pegasusplan.

Blijkbaar hebben al die studies maar tot doel om elke nieuwe minister de kans te geven om één of andere pluim op de hoed te steken. Of zoals één van onze leden ooit opperde: wanneer van al die ideeën en voorstellen er de helft onderzocht wordt, en daar dan weer de helft van echt uitgevoerd wordt, dan komen we al een stukje dichterbij de werkelijkheid. Overigens komt in de lijst nog altijd geen tramlijn voor naar het noordelijk deel van Linkeroever. Als er nu één wijk in Antwerpen te vinden is met een potentieel aan bewoners van de flatgebouwen en daarbij brede lanen waarop een tramlijn kan komen, dan is het wel juist daar. Tot nader order blijven er nog altijd vier tramlijnen rijden over de Blancefloerlaan. Overigens is er bij het minste incident tussen het Centraal station en Linkeroever geen tramverkeer mogelijk wegens het ontbreken van enige keermogelijkheid.

METRO CHARLEROI

Het was al lang geleden dat we nog eens positief nieuws konden brengen over het tramnet van Charleroi. We hebben er dan ook vele jaren op moeten wachten want van al de mooie plannen die einde de jaren 1970 werden voorgelegd werd de volgende jaren maar bitter weinig gerealiseerd.

In deze agglomeratie werd decennia lang het openbaar vervoer verzorgd door twee maatschappijen. Enerzijds het stadsbedrijf, laatst gekend onder de afkorting STIC met de groene trams en autobussen. Deze bedienden grotendeels het oostelijk deel van de agglomeratie. Aan de andere kant was er onze NMVB, hier met de Franstalige benaming SNCV, die de rest van de agglomeratie bediende met zijn vele tramverbindingen, ook naar andere steden en gemeenten. Hierop reden de vele Standaards en Type S motor- en bijwagens. Een korte periode reed een gedeelte van de trams zelfs in dezelfde rode kleur, zoals ook de autobussen geschilderd waren. Naast de Standaards reden hier ook de enkelrichtingwagens type Braine-le-Comte en PCC's. Deze laatste waren hier maar een kort leven beschoren en verkasten naar Beograd (Belgrado) in wat toen nog Joegoslavië heette. Zij kwamen zelfs nog even in het vizier van de Antwerpse TAO, maar dat feest ging niet door.

De groene stadstram verdween beetje bij beetje en ook het SNCV-net werd ingekrompen. In de jaren '70 bestonden in België – behalve enkele buurtlijnen vanuit Brussel - enkel nog de Kustlijn en de lijnen in Charleroi, die allebei aan een grondige upgrading toe waren. Het paste toen in de gebruikelijke staatsstructuur om langs de twee kanten van het land voor soortgelijke projecten met geld over de brug te komen. Aan de kust werd de tramlijn vernieuwd, Charleroi mocht zich verheugen over een heus licht-metronet. Allebei kregen ze nieuwe trams en in Charleroi zag men het zelfs zo groots dat een aantal type S nogmaals werd opgewaardeerd om op die lijnen te rijden. Terwijl in en rond Charleroi lustig gebouwd werd, verdwenen ondertussen langs de andere kant de lange uitlopers naar naburige steden. Ook in La Louvière werden stukken spoor en bovenleiding vernieuwd, maar zagen nooit een nieuwe BN-tram passeren.

Op 21 juni 1976 kwamen de eerste metrostations in dienst. Op 29 mei 1983 gevolgd door enkele stations op de ring rond het centrum en de antenne richting Anderlues. Op de nog onvolledige cirkel rond het centrum waren dit Charleroi-Sud, Vilette, Ouest en Beaux-Arts. Op de "antenne" naar Fontaine-l'Évêque (richting Anderlues) waren het de stations Piges, Damprémy, Morgnies, Leernes en Paradis. In een brochure die toen werd uitgegeven stond te lezen dat er verschillende andere in opbouw zijn op de antennes van Fontaine, Gilly en Châtelet. Zij komen weldra (sic!) tot uw beschikking. De antenne richting Anderlues werd daarna daadwerkelijk uitgebouwd. De nieuwe trams reden ook op die lijnen tot La Louvière via Binche en ook nog even op lijn 41. De volgende jaren kenden dan eerder een afbouw in plaats van een vernieuwing. Lijn 41 werd stukje bij beetje ingekort, de 62 naar Gosselies en de "Boucles de Jumet" 65/66 en 85/86 verdwenen. Nochtans waren de tramsporen ook op de Chaussée de Bruxelles naar Jumet grotendeels vernieuwd. Ook lijn 80 naar Maurage via Courcelles en La Louvière verdween. Ondanks de komst van nieuwe trams en de afschaffing van vele lijnen, moesten toen nog alle andere NMVB-groepen autobussen sturen om de gaten te vullen. De Belgische staatsstructuur werd ondertussen gewijzigd. Eén van de gevolgen was de oprichting van de TEC in Wallonië

en De Lijn in Vlaanderen, waarbij ze beide onafhankelijk hun budget moesten beheren. In Charleroi kwam er nu één directie in de plaats van die van de STIC en de SNCV. Het gekrakeel verminderde en al spoedig kwam het besef dat het naast elkaar exploiteren van de twee divisies zo niet verder kon. De premetro zou verder afgewerkt worden en het busnet hierop worden aangepast. Het oorspronkelijke plan voorzag in de stadsring met daarop aantakkend liefst acht antennes naar (met de klok mee) Anderlues, Courcelles, Gosselies, Ransart, Gilly, Châtelet, Couillet en Mont-sur-Marchienne. De stadsring komt, op een klein stukje na aan het station, in tunnel of op een viaduct. De aftakkeende antennes in tunnel, verder naar de buitenwijken op een eigen bedding. Naast de al beschreven tak naar Anderlues werd ook vanuit Piges een bovengrondse aansluiting gemaakt richting Jumet en Gosselies. Die lijn werd ook wat opgewaardeerd, maar buiten de ritten richting werkplaats Jumet, niet echt in exploitatie genomen. Vanuit Waterloo werden tunnels gemaakt in de richting van Gilly en Châtelet. Deze werden beide ook van de nodige sporen, bovenleiding en signalisatie voorzien, maar de exploitatie liet op zich wachten. Er zouden wel opleidingsritten gemaakt zijn om de STIC chauffeurs vertrouwd te maken met trams! Blijkbaar was het water tussen de twee bedrijven in die tijd voor sommigen nog altijd veel te diep.

Een voorname doelstelling werd het rond maken van de premetrolijn rond het centrum. Van Beaux-Arts werd al een gedeelte van de ring in dienst gesteld naar Waterloo, Janson en Parc plus de tak naar Gilly (Soleilmont). Hierop bleven de toen nog overgebleven lijnen 89/90 en 54/55 rijden. Vanuit Parc komt de tram via een open helling terug aan de oppervlakte. Dan komt hij aan de halte Tirou en gaat dan vervolgens via een nieuwe brug over de Samber en sluit dan tenslotte aan Charleroi-Sud aan op het al bestaande gedeelte. Op de ring rijden de vier lijnen M1 – M4, die hun weg vervolgen op de verschillende antennes.

- | | | |
|------|--|-------|
| • M1 | Sud – Anderlues | rood |
| • M2 | Sud – Pétria (tijdelijk tot Anderlues) | groen |
| • M3 | Sud – Gosselies | geel |
| • M4 | Sud – Soleilmont | blauw |

Lijnen M1 en M4 berijden de ring tegen de klok in, Piges – Beaux-Arts – Sud – Waterloo – Piges. De M2 en M3 doen dat in de andere zin, Piges – Beaux-Arts – Waterloo – Sud – Piges. Op 27 februari 2012 kwamen de M1 en M2 in dienst, op 1 september de M4 naar Soleilmont. Op de M3 was het nog wachten tot 22 juni 2013. De tramsporen op de Chaussée de Bruxelles werden vernieuwd, er kwam een nieuwe halte-infrastructuur met verhoogde eilandperrons. Wat ons bijzonder aangenaam verraste was dat de trams (ondanks nog een kinderziekte) op deze drukke rijksweg zowat overal over een werkende verkeerslichtenbeïnvloeding beschikken. In Gosselies wordt er nu in lusvorm gereden: naar de terminus Faubourg de Bruxelles via de oude reisweg, terug langs andere straten. De terminus aan het oude stelplaatsje beschikt over drie sporen. Werd er bij de tak naar Soleilmont eerder beperkt gesnoeid in het busaanbod, dan is dat met het in dienst stellen van de M3 wel op grote schaal gebeurd. Een belangrijk overstappunt werd gecreëerd te Jumet Madeleine. De eerste resultaten zijn alvast zeer bemoedigend, rest nu nog de afwerking van de tak naar Châtelet (Centenaire).

M3 CHARLEROI GOSELIES

Dat er aan het nieuwe eindpunt in Gosselies “Faubourg de Bruxelles” niet op een wissel meer of minder werd gekeken is te zien op deze foto's. De “halve Engelsman” op de voorgrond leidt links naar het afstelspoor. Rechtdoor en dan via een dubbele kruiswissel naar de twee perronsporen. Terug naar Charleroi eerst langs het opgefriste stelplaatsgebouw, dat nu de sociale lokalen voor personeel herbergt en waar de reizigers terecht kunnen. Naast dit hele wisselcomplex is er nog een extra verbindingsboog tussen aankomst- en vertrekspoor.

Links het afstelspoor, daarnaast de twee perronsporen. De achterste tram stond reserve. De 7401, klaar voor vertrek.

Foto: Luc Couscheir, 22 juni 2013.



Aan de terminus in Gosselies is er een kleine P+R, in Jumet Madeleine één met 200 plaatsen. Aan deze belangrijke halte op een boogscheut van de stel- en werkplaats Jumet en een aansluiting van de snelweg uit Brussel eindigen nu vele autobuslijnen die daarvoor reden tot Charleroi-Sud of Beaux Arts.

De 7412 is zonet vertrokken richting Charleroi en passeert voorbij het gerenoveerde dienstgebouw.

Foto: Luc Couscheir, 22 juni 2013.



De trams komen van hun eigen bedding en worden ter hoogte van de halte naar buiten afgeleid. Daar tussen is er plaats voor de autobussen. De trams zijn tweerichtingwagens en ze kunnen de deuren dan ook langs links in de rijrichting openen. Op die manier is een probleemloze overstap mogelijk.

Tram en bus naast elkaar te Jumet Madeleine. De tram komt uit Gosselies en rijdt naar Charleroi-Sud. De autobus heeft zijn reizigers afgezet en gaat zijn vertrektijd afwachten op een hiervoor speciaal aangelegde plaats.

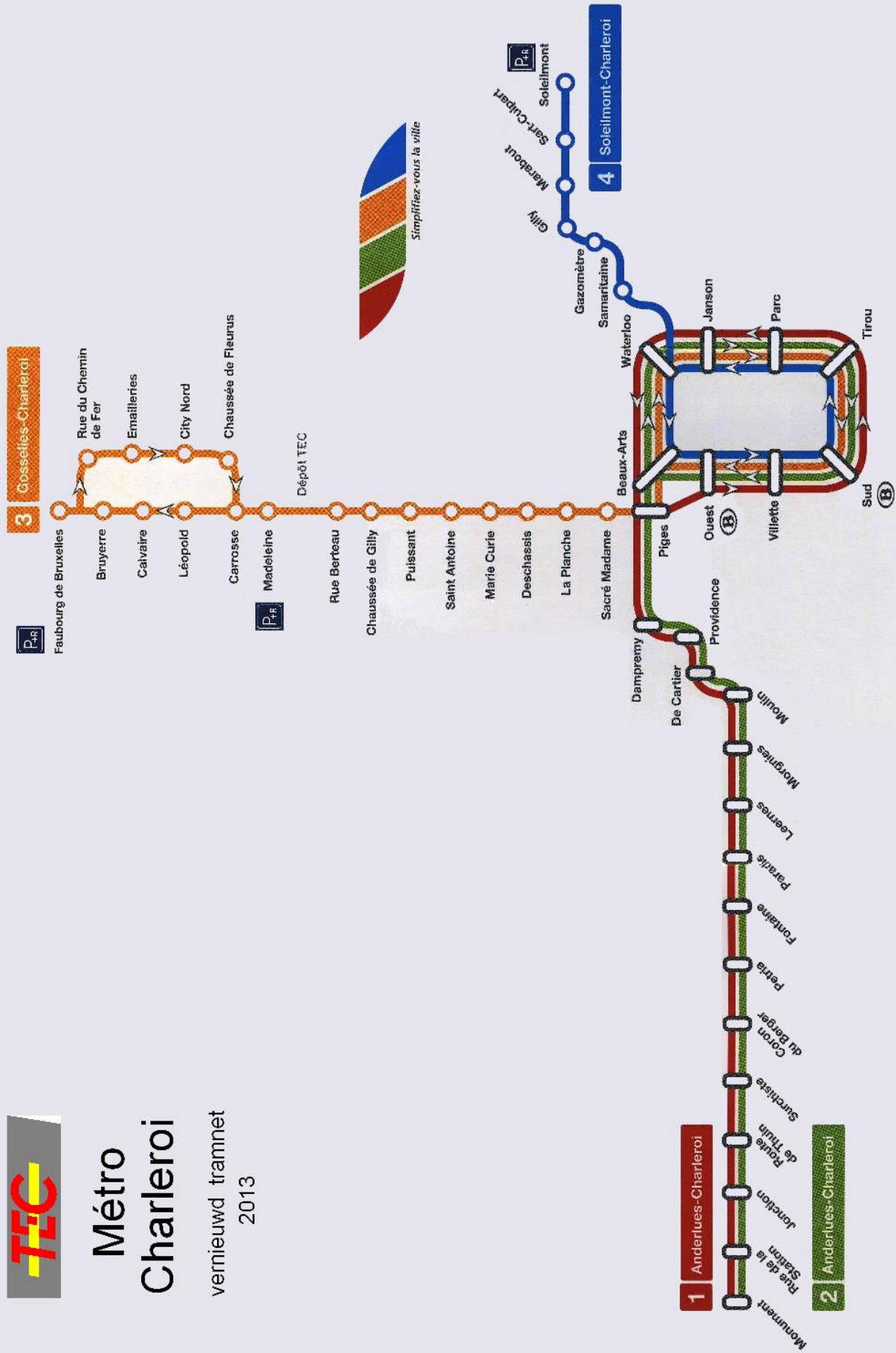
Foto: Luc Couscheir, 22 juni 2013.

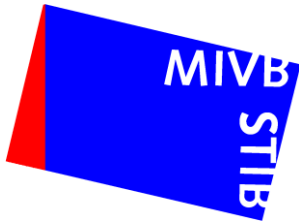




Métro Charleroi

vernieuwd tramnet 2013





De 3000-en beginnen, zeker tijdens de weekends, steeds meer het straatbeeld te beheersen. Door spoorwerken in de Van Volxemlaan, waren de lijnen 82 en 97 in de periode 31 augustus tot 2 september een tijdlang exploitatief aan elkaar gekoppeld, waardoor de gebruikelijke 7700-en van lijn 97 vervangen werden door 3000-en. Op die dagen waren er enkel nog 7700-en te zien op de lijnen 39 en 44 van Woluwe. 7900-en reden dan enkel op de lijnen 51 en 81 en overdag 2000-en op lijn 62.

Op de foto zien we links de 3006 op lijn 94 naar het Trammuseum die de 3047 van lijn 97/ aan zijn eindpunt Louisa passeert.

Foto: Raf Bonte, 15 augustus 2013.

De MIVB beschikt momenteel al over 120 stuks 3000-en. In totaal komen er 151. Voor de reeks 4000 was men eind augustus al gevorderd tot nummer 4053. Bombardier levert er 69.

Er zijn verder nog volgende reeksen: 2000-2051 (BN 1993-95)

7901-7961 dubbelgelede PCC's (1977)

7701-7827 gelede PCC's (1971-73)

Van deze laatste kregen er 53 "BCM" beveiliging en 9 andere enkel de nieuwe schildering. Tenslotte zijn er nog slechts 10 stuks die in de oude beschildering rijden en voor afvoer (of verkoop?) bestemd zijn.

Op de Parklaan in de gemeente Vorst (what's in a name), zien we de 3062.

Foto: Raf Bonte, 23 augustus 2013.

Naast nieuwe trams beschikt België sinds 21 augustus ook over een nieuwe koning. Voor deze gelegenheid voorzag de MIVB zijn 3062 van een vorstelijk kleed.

Mogelijk nog meer bekend dan zijn koning, is België voor zijn fritten.

Op het Wienerplein, gedurende vele jaren het eindpunt van lijn 94, schittert de ex 7166 op een stukje spoor van de ondertussen verlaten keerlus.

Foto: Raf Bonte.





De oude lijn 94 op een rustig moment in de anders zo drukke Koningsstraat, hier nog met een 4000.

Foto: Raf Bonte, 17 maart 1978.

De langste Brusselse tramlijn 94 (21km) werd op zaterdag 31 augustus 2013 opgesplitst in een noordelijk gedeelte 93 Stadion – Legrand en een zuidelijk gedeelte onder nummer 94 Louisa – Trammuseum. Op het drukke middengedeelte Louisa – Legrand passeren de beide lijnen. Het lijnnummer 93 werd het laatst gebruikt op 2 juli 2007. Avondlijn 33 verdween reeds 2 jaar geleden.

Dubbelgelede PCC 7943 aan de terminus Stadion. Aan de overzijde van de straat bevindt zich het bekende Heizel-voetbalstadion.

Foto: Raf Bonte, 17 juli 2013.



Met de vernummering van het noordelijk vak verliest de Koningsstraat het lijnnummer 94 dat hier gebruikt werd vanaf 1 december 1912 tot 8 november 1960. Sinds 19 maart 1968 reed hier opnieuw lijn 94. Op de originele lijn Kardinaal Mercierplein – Marie-Joséplein reden tot 1978 voornamelijk 9000-en, in de weekends vanaf 1973 en gedurende de zomervakantie steeds 7000-en. In 1978-79 werden op werkdagen ook 4000-en ingezet. 7500-en reden onder het nummer 94/ enkele stelplaats-uitritten van lijn 81 in de periode 1980-81. Ter gelegenheid van de 20 km door Brussel reden er in 1985 de twee-richtingsversie 7800. De onverbouwde 7800-en en 7700-en worden naast de 7000-en ingezet vanaf 15/08/1985 toen de lijn verlengd werd naar het Wienerplein i.p.v. de toenmalige lijn 32. Vanaf de zomerdienst 1988 noodzaakt het nieuwe kopeindpunt aan het kerkhof van Jette de inzet van tweerichtingsmaterieel. Vanaf 1994 rijden er 2000-en. In september 2006 werd de lijn verlengd naar Herrmann- Debroux, in de zomer 2007 wordt de lijn in het noorden verlengd tot Stadion (via ex lijn 18) en tenslotte in maart 2011 tot het Trammuseum.

Vanaf de zomerdienst 2013 rijden er in de week 3000-en en 7900-en. In de weekends enkel 3000-en.

Aan het eindpunt Legrand wacht de 3086 op zijn vertrekuur richting Stadion via het Brusselse centrum.

Foto: Raf Bonte, 15 augustus 2013.



VeBOV - EXTRA TREINRIT

Uit een tijd dat het nog mogelijk was om voor een redelijk bedrag nog een extra treinrit in te richten, dateren deze foto's hiernaast.

Ons medelid Noël Suys zocht in zijn archief naar enkele foto's en bezorgde ons de nodige informatie.

De VeBOV Express in het grensstation Le Touquet, op (ex) lijn 67.



Op zaterdag 9 oktober 1982 werd dieselmotorwagen 4306 geharтерd. Vertrek was in Kortrijk voor een rit door West-Vlaanderen en ook nog even naar Frankrijk. Vanuit Kortrijk ging het vervolgens naar Zwevegem – Komen (Comines) – Le Touquet-grens – Armentières in Frankrijk – Komen – Ieper – Kortemark – Lichtervelde en zo terug naar Kortrijk.



De Leie vormt hier de natuurlijke grens tussen Frankrijk en België. De 4306 staat hier op de brug die de rivier en grens overspant. Frankrijk ligt rechts, België aan de linkerkant.

De 4306 reed nog enkele tientallen meter verder tot op Frans grondgebied. Omdat het ééngemaakte Europa toen nog niet bestond zouden we dit nu eerder een illegale actie noemen (maar de deelnemers zijn wel allen netjes teruggekeerd).





NOGMAALS LIJN 9

Naar aanleiding van de wijzigingen in het Antwerpse tramnet, vorig jaar per 1 september en ons artikel daarover (zie RR 2012-4), bezorgde een lid van het eerste uur ons nog enkele interessante beelden van lijn 9, vroeger en nu.

We geven hem hierbij de nodige plaats met woord en beeld.

Op de foto's zien we tweemaal een tram van lijn 9, op vrijwel dezelfde plaats. De Mercatorstraat is de enige straat waar zowel de oude als de nieuwe lijn 9 reden/rijden. De ligging van de halte is wel veranderd. De oude lijn 9 had zijn halte gelegen onder de spoorwegbrug van de Arendstraat. Zijn opvolger, de autobus, volgde daar wel dezelfde reisweg, maar is later anders gaan rijden ten gevolge het afsluiten van de brug voor auto, tram en bus. De halte voor de bus verhuisde toen naar de Oostenstraat of naar de Arendstraat. Omdat de helling voor de treinen daar nog niet diep genoeg ligt, kunnen er nu enkel voetgangers en fietsers passeren.

Motorwagen 211 komt van Berchem Station en rijdt in de richting van het Van Schoonbekeplein, bijna aan de hoek van de Mercatorstraat en de Van Diepenbeekstraat. De foto is genomen in 1953 door Frans Keutgens.

N.v.d.r.: tot de start van de werken aan de noord-zuidspoorwegtunnel, was al die jaren de dienstverbinding tussen lijn 11 en de premetro-ingang naar de lijnen 2 en 15, blijven liggen. Nu blijft de tram de spoorweg verder volgen.

Opnieuw een tram van lijn 9, maar wel 60 jaar later. Niet alleen de trams zijn veranderd, maar ook vele huizen werden gemoderniseerd.

Hermelijn 7244, 17 juli 2013.

© tekst en foto's: Raymond Poot en Eric Keutgens.

Tussen het opdoeken van de oude tramlijn op 18 oktober 1953 en de heropstanding sinds 1 september 2012, reed er een autobuslijn met nummer 9. Tijdens de overgang van MIVA-rood naar De Lijn-wit dit plaatje van de buslijn nabij zijn eindpunt, op het Falconplein. De autobussen droegen dat jaar een rode vlag met opdruk ter gelegenheid van "1993-Antwerpen, Culturele Hoofdstad van Europa".

Fiat 611 en Jonckheere 1053 op 16 oktober 1993. Foto: Luc Couscheir.



