



RAIL-REVUE

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

Achtentwintigste jaar – Nr. 4

Oktober – November - December 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 2014: 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
Antwerpse tram- en buslijnen vanaf 1902	10
Stads- en streekvervoer	14
MIVB	20
Even de grens over: Metz	22

Werkten mee aan dit nummer:

Raf Bonte
Eddy Cassiers
Luc Couscheir
Erik Heylen
Stefan Justens
Noël Suys
Stephen Van den Brande
Walter Weys

Afsluitdatum voor redactionele bijdragen volgend nummer: **15 februari 2014**

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

Nieuwjaarsboodschap 2014

Beste leden, eerst en vooral wenst het voltallige bestuur u en uw familie en vrienden een voorspoedig 2014 toe, met een goede gezondheid en veel geluk en natuurlijk ook plezier met ons aller hobby.

Laat me toe om als voorzitter van VeBOV dit jaar even op de persoonlijke toer te gaan. Na vele jaren actief te zijn geweest, met redactionele bijdragen voor Rail-Revue, kwam ik later, toen VeBOV het tijdschrift zelf opnieuw ging uitgeven, ook in het bestuur. In 2009 tenslotte werd ik voorzitter van onze vereniging. Ik had me toen al voorgenomen om deze taak maximaal een vijftal jaar op mij te nemen. Zonder spectaculaire ingrepen werden zowel het tijdschrift als onze administratie geïnformatiseerd. Nu ik officieel op rust gesteld wordt, acht ik de tijd rijp om de fakkel door te geven. Ik zal het komende jaar mijn opvolgers nog met raad en daad bijstaan om alles vlot te laten verlopen.

Ik heb het volste vertrouwen in de bestuursleden dat zij alles continueren, maar wil hierbij toch nogmaals een oproep doen om de huidige VeBOV-ploeg te versterken en te steunen. Een speciaal woord van dank gaat naar alle correspondenten en medewerkers met wie ik de voorbije jaren heb samengewerkt en zonder wie Rail-Revue niet mogelijk was geweest.

Lidgelden 2014

We behouden de bijdrage voor 2014 zoals dit jaar. Voor onze binnenlandse leden is dit 23 € en 27 € voor de buitenlanders. De binnenlandse leden kunnen gebruik maken van het bijgevoegde overschrijvingsformulier. Iedereen mag dit via de elektronische weg doen. Vergeet in elk geval niet om uw juiste lidnummer te vermelden. Dit nummer staat ook op het verzendetiket. Gelieve u wel in regel te stellen in de loop van januari 2014.

Lidgeld gratis!

Aansluitend op onze oproep tot hernieuwing van het lidgeld, willen we diegene belonen die er als eerste in slaagt om mits **een volledig correcte betaling vanaf 3 januari 2014**, van zijn/haar bijdrage, te belonen met een terugbetaling. Diegene die op die datum bovenaan ons rekeningafschrift staat wordt de winnaar.

Algemene Ledenvergadering 2014

Onze jaarlijkse Algemene Ledenvergadering houden we deze keer op zaterdag 15 februari 2014 aan de Kust.

De vergadering vindt plaats in zaal NEW GRANNY, gelegen in de Lippenslaan 5 te 8300 Knokke.

De aanvang van de vergadering is voorzien om 10 uur stipt, het einde omstreeks 12 uur.

Na de vergadering is er eetmogelijkheid ter plaatse.

Na de middag houden we een rit op de kustlijn met een historisch tramrijtuig. De deelnameprijs bedraagt 10 € voor de deelnemers aan de ALV, anderen betalen 15 € ter plaatse. Deelnemers aan de ALV hebben voorrang, anderen zolang er plaatsen beschikbaar zijn. Aanmelding vooraf is gewenst.

Foto voorpagina

Is het een tram, is het een bus, nee, het is de Exqui.City van Van Hool op de openingsdag 5 oktober 2013 gefotografeerd door L. Couscheir aan de terminus Hopital Mercy van lijn B.

Foto achterpagina bovenaan

*NMBS 1833 en 1832 tijdens een pauze in Aachen Hbf.
Raf Bonte, 19 juli 2013.*

Foto achterpagina onderaan

*Vooral tijdens de spitsuren komen ook in Gent nog PCC's van de oudste reeks op de baan. De 33 op lijn 4 nabij Moscou, 10 oktober 2013.
Foto: Stephen Van den Brande.*

Volmachten

Indien u niet op de ALV aanwezig kan zijn maar toch uw stem wenst uit te brengen, kan u het bijgevoegde formulier gebruiken. Gelieve de instructies strikt op te volgen om geldig te kunnen stemmen. Ieder jaar moeten we spijtig genoeg volmachten weigeren wegens onvolledig of dubbel gebruik.

Agenda van de Algemene Ledenvergadering

1. verslag van de vorige ALV 2013 (zie RR 2013/1)
2. verslag van de activiteiten in 2013
3. verslag van de secretaris over 2013
4. kasverslag 2013
5. verslag van de kascommissie over 2013
6. verkiezing van de nieuwe kascommissie
7. archief Cohn
8. autobus Brossel en de VeBOV locomotief
9. stand van zaken van het tijdschrift Rail-Revue
10. verkiezing van het bestuur en verdeling van de mandaten en de vooruitzichten in 2014
11. budget 2014
12. vaststelling lidmaatschapsbijdrage voor 2015
13. voorziene activiteiten 2014-2015
14. rondvraag, varia

Leden die een agendapunt wensen toe te voegen of zich als **kandidaat bestuurslid** wensen op te geven worden gevraagd om het bestuur hiervan **schriftelijk** in kennis te stellen voor 31 januari 2014. Gebruik voor uw aanmelding aan de ALV, het middagmaal en/of de tramrit, de speciale strookjes in bijlage van deze RR.

BELANGRIJK: NIEUWE VERGADERLOCATIE

Vanaf januari 2014 houden we voortaan onze bijeenkomsten op een nieuwe locatie: De **Parochielokalen St. Michiel in de Cuyllitsstraat 22A te 2018 Antwerpen (Zuid)**. Het lokaal is gemakkelijk bereikbaar met de lijnen 1/13, 4, 12, 24, 30/34, 290, 295, 500 en 180/1/2/3. Het NMBS-station Antwerpen-Zuid ligt in de nabijheid. We behouden de gebruikelijke 4^e vrijdag. In 2014 verwachten we u op 24/1, 28/2, 28/3, 25/4, 23/5, 27/6, 26/9, 24/10, 28/11 en **19/12**. In de loop van januari ontvangen alle leden tijdig een persoonlijke brief omtrent onze nieuwe vergaderlocatie.

Maandelijkse bijeenkomsten

- 24 januari 2014: Luc Couscheir stelt het tramnet van Genève voor: evolutie, en historische beelden, de plaatselijke museumorganisatie.
- 28 februari 2014: Eddy Cassiers brengt een overzicht van een aantal recente wijzigingen aan het Antwerpse tramnet.
- 28 maart 2014: Luc Couscheir brengt "Treinland Zwitserland" met aandacht voor nevenlijnen en tandrad-banen.
- 25 april 2014: Eddy Cassiers neemt u mee naar telkens een smalspoorlijn in Duitsland, Oostenrijk en Zwitserland.

Aankondiging voorjaarsuitstap

Op zaterdag 17 mei 2014 houden wij een uitstap naar Nederland met een bezoek aan Rotterdam en Den Haag. Ook hierover ontvangt u tijdig een aparte brief van ons.

SPOORWEGEN



SPOORWEGEN



Diefstallen

Een grote plaag vormen nog altijd de diefstallen waarbij deze van koper het voornaamste doelwit vormt voor onze minder opgevoede medebewoners.

Buiten de materiële schade en de geldelijke kosten is er ook de soms omvangrijke hinder voor het treinverkeer.

Sommige individuen laten zelfs het leven bij de uitoefening van hun activiteiten. Hopelijk kan er aan dit foute gedrag verholpen worden door o.a. het voeren van een gerichte sensibiliseringscampagne en uiteraard door meer toezicht op de installaties zelf.

Infrabel heeft nu een affiche in de stations opgehangen met de cijfers over 2012:

- 4 kabeldiefstallen per dag zijn goed voor:
 - 180 km gestolen kabel en zorgt voor:
 - 66.440 minuten vertraging en kosten,
 - 3,150 miljoen euro materiële kosten en
 - 3,500 miljoen euro personeelskosten.

Dit jaar is het aantal koperdiefstallen wel gedaald omdat de politie en Securail meer patrouilleren en controleren. Kabels worden meer beveiligd en rond de installaties zijn er meer afsluitingen. Bovendien zijn de schroothandelaars nu verplicht om de identiteit van de aanbieders te noteren.

Ook het graffiti- en tagspuiten op treinen en stations kosten Infrabel en NMBS veel geld. In 2012 was dit voor een waarde van 11 miljoen euro. Hier bovenop komen dan nog alle andere vormen van vandalisme.

Stations

In Mons (Bergen) is men volop bezig met de bouw van het nieuwe station dat samen met een vernieuwde omgeving in 2015 gereed moet zijn. Het lijkt ons interessant om de kostprijs eens te vergelijken met soortgelijke bouwprojecten in het buitenland. Een eerste vaststelling is dat de vooropgezette kostprijs van 37 miljoen € in 2007, inmiddels is opgelopen tot 150 miljoen €. Of het hier bij blijft valt nog te bezien, sommige bronnen spreken al over 190 miljoen €. Het nieuwe station werd ontworpen door de Spaanse architect/ontwerper Calatrava die ook verantwoordelijk was voor het station Liège-Guillemins met een kostprijs van liefst 320 miljoen €. Het Luikse station krijgt op werkdagen 36.000 reizigers over de vloer. In Mons zijn dat er per werkdag ongeveer 8.500. Omgerekend komt dat op 17.532 € per reiziger in Mons tegenover 9.000 in Liège.

Het Italiaanse Roma-Tiburtina werd in 2011 heropend. De kostprijs bedroeg hier 170 miljoen € maar heeft wel 140.000 reizigers op werkdagen. Een reiziger kost hier maar 1.200 €. Een groot verschil met Mons en Liège maar toch moeten we de cijfers relativeren. De kosten dalen immers naarmate de gebruiksduur van de infrastructuur toeneemt en ook de maatschappelijk-economische en stedenbouwkundige impact kan meetellen doordat er bijvoorbeeld een hele buurt werd opgewaarderd door de komst van nieuwe winkels.

Cijfers NMBS

De NMBS vervoerde in het eerste halfjaar van 2013 meer reizigers, berekend in aantal en reizigers-kilometer ten opzichte van dezelfde periode in 2012. Er werden 120,1 miljoen reizigers vervoerd, 900.000 of 0,8% meer.

De reizigers-kilometer verhoogden met 0,4% tot 5475,1 miljoen. Naar zee werden deze zomer 1,1 miljoen reizigers vervoerd. De NMBS heeft in 2012 1,2 miljoen treinen ingelegd. In de treinen zijn er 325.000 zitplaatsen beschikbaar. Men hoopt op een stijging van het aantal zitplaatsen tot 376.000 in 2015.

Minder goed zijn de stiptheidscijfers. Haalden in 2003 nog 92,3% van de treinen nog (volgens de norm) op tijd hun bestemming, dan daalde dit tot 85,9% in 2012.

Wat het goederenvervoer betreft heeft het onafhankelijk opererende Logistics een bar slecht 2012 achter de rug. In 2012 leed men een verlies van 69,9 miljoen euro, wat echter al een heel stuk beter was dan de 185 miljoen euro van 2011, en dit over maar de eerste 11 maanden. Het vervoerde aantal ton vracht bedroeg in 2012 34 miljoen ton, een verlies van 17% tegenover 2011 toen men toch nog 41 miljoen ton vervoerde. Twintig jaar terug vervoerde de NMBS nog rond de 60 miljoen ton, maar dan had ze nog het monopolie en was er van een economische crisis nog geen sprake. Volgens Logistics was er in het eerste trimester van 2013 sprake van een significante stijging van het goederenverkeer en kan men voor het eerste half jaar goede cijfers voorleggen. Onze federale (nationale) regering besliste evenwel om vanaf juli belangrijke subsidies te schrappen die ze gaf voor het verspreid vervoer (wat toegelaten was vanwege Europa). Het wegvallen van deze subsidies voor het verspreid vervoer heeft wel een enorme impact op de toekomst van Logistics. Daardoor verminderde al sinds juli het binnenlands containervervoer en denkt men er aan om al één terminal in de Antwerpse haven te sluiten. Ook de vorming van Monceau bij Charleroi verliest veel goederentrafiek en hier wil men snoeien in het personeelsbestand. Een vrijwel rechtstreeks gevolg van deze politiek zal een verschuiving van deze trafiek van de trein naar het binnenschip, maar meer nog naar de weg, met zich meebrengen, met alle gevolgen vandien. Men kan stellen dat het vervoer per trein elke werkdag liefst 18.000 vrachtwagens van de baan houdt.

De lengte van het NMBS spoornet is einde 2012 3557 km. De (historisch gegroeide) schuldenberg van de NMBS-groep groeide met 328 miljoen euro tot 3,343 miljard euro. De hele groep had in 2012 36206 personeelsleden in dienst. Vanaf 2014 verandert de NMBS structuur naar 2 eenheden. Dat worden dan de "Holding" en "Infrabel". NMBS Mobility (de binnenlandse treinen), Europe (internationaal) en Logistics (goederen) gaan over naar de Holding en verdwijnen dus als derde poot.

SNELLE M6 DUBBELDEKKERS

Op de volgende bladzijde kunt u het relaas lezen over het geschikt maken van deze rijtuigen voor snelheden tot 200 km/uur. Ondertussen zijn al een aantal aangepaste rijtuigen te zien in enkele treinen.

Locomotief 2741 aan kop van een trein samengesteld uit M6-dubbeldekkers. Ook achteraan staat een loc van dezelfde reeks.



Tussen de twee locomotieven waren 8 M6-rijtuigen ingezet op de IC-dienst Kortrijk – Brussel-Zuid – Sint-Niklaas. Zes rijtuigen hiervan waren al geschikt gemaakt voor een maximum snelheid van 200 km/uur.



Al deze foto's op deze bladzijde zijn van de hand van Raf Bonte en werden in het station van Dendermonde gemaakt op 21 november 2013.

Voor wie het nog niet goed kon zien, deze meer gedetailleerde foto. Het minste wat er van gezegd kan worden, is dat het in elk geval opvalt.

Hamont lijn 15/19

In Hamont heeft men één nieuw perron van 200m aangelegd aan de kant van het vroegere stationsgebouw, maar nu 100m naar de kant Neerpelt, achter de telefooncentrale. De wissel voor het uitwijkspoor (zonder perron) begint pas achter de overweg. Dit uitwijkspoor dat eigenlijk voor de goederentreinen bedoeld is, heeft een lengte van 300m. In Neerpelt heeft een soortgelijk spoor een lengte van 700m. Hier werd de overweg vervangen door een onderdoorgang voor het wegverkeer. Het perron in Hamont is eigenlijk maar krap bemeten voor 4 dieselmotorstellen reeks 41. Zeker wanneer men voorziet om de bestaande treinen die nu in Neerpelt eindigen door te trekken tot Hamont. In Neerpelt komen treinen samengesteld uit tot 5 stellen. Men zou er zelfs aan denken om de zondagse studententrein richting Leuven nog te verlengen tot 6 stellen, maar ook het inleggen van een tweede trein zou kunnen.

In Neerpelt werden de sporen 3 en 4 heraangelegd en is men nu een voetgangerstunnel aan het bouwen onder de sporen 1 en 2. Die geeft een veilige verbinding tussen de parking en het stationsgebouw. Er komen hier ook liften.

Het vermelden waard is het buiten dienst stellen in het laatste weekeinde van oktober van de twee alleroudste mechanische SAXBY seinhuizen op het Belgische spoorwegnet. Dit zijn de B4 langs de kant Mol en S1 (vroeger B3) kant Hamont. Het EBP-seinhuis 14 van Mol heeft de dienst overgenomen. De twee SAXBY seinhuizen uit 1925 zijn al vele jaren geklasseerd, inclusief de binneninrichting. Men streeft naar een volledige restauratie met het doel deze op afspraak, voor groepen en scholen open te stellen. Het seinhuis kant Mol is in zeer erbarmelijke staat. Om de mensen te behoeden voor vallende stenen werd er al jaren geleden een vangnet gespannen.

Verviers-Central

Om tijdens de spitsuren over grotere capaciteit te beschikken wil de NMBS op de IC A verbinding enkele treinen met M6 rijkuitgen inzetten. Een trein met 12 I11 rijkuitgen beschikt over 875 zitplaatsen. Een trein samengesteld met M6-en heeft er 1330. Een nadeel is wel dat hiervoor nogal wat aanpassingen aan het vrije ruimteprofiel moeten gebeuren. Om veilig onder de bovenleiding te kunnen, dient de tunnel onder het station Verviers-Central te worden aangepast. Het tunneldek wordt verhoogd en de sporen worden lager gelegd. Het autobusstation voor het station is tijdelijk verplaatst. In en rond het station zijn nog andere werken gepland. In 2025 zou alles in orde moeten zijn.



MATERIEEL

VELARO e320

Dit zijn de Duitse treinstellen die in de toekomst gaan rijden op de verbinding Duitsland – Brussel – London. De treinen worden geproduceerd bij Siemens en zijn van het type e320. De 20-delige Velaro-treinstellen zijn ondeelbaar en kunnen ongeveer 20% meer reizigers vervoeren dan de nu gebruikte Eurostar-stellen. Bij een normale samenstelling van een Eurostar-treinstel zijn er in het geheel vier motorrijtuigen waarin er geen reizigers kunnen zitten. De Velaro heeft geen aparte motorrijtuigen, maar de motoren zijn verdeeld onder alle rijtuigen, net zoals bij de ICE 3-stellen. Dit is te zien op de foto van de Velaro die we op bladzijde 5 van ons vorig

nummer publiceerden. De nu gebruikte Eurostar-treinen bestaan uit twee 10-delige stellen die men kan splitsen of samenvoegen. Zij beschikken hiervoor over een koppelmecanisme en over stuurposten zodat zij in noodgevallen ook zelfstandig kunnen rijden.

Op 25 juni 2013 werd het stel 4001/4002 vanuit Duitsland, gesleept door CROSSRAIL, naar de HST-werkplaats van Vorst overgebracht. Vanaf 1 juli werden er een aantal proefritten mee gereden.

De klassieke bordeaux tweetjes

Nu de levering van de Desiro's op kruissnelheid komt, valt het doek stilaan over de klassieke tweetjes. Als laatste van de reeksen AM62/63, AM65 en AM70 (ex-Sabena) werd de 204 begin november definitief buiten dienst gesteld. Hij reed nog op eigen kracht naar de bundel Stockem bij Arlon en wordt van daar samen met andere soortgenoten door een loc reeks 77/78 naar een sloopbedrijf in Aubange gesleept alwaar de snijbrander hen onherroepelijk opwacht.

Het betreft het restant van de volgende reeksen:

-AM 62/63 151 – 250

-AM 65 251 – 270 herkenbaar aan de horizontaal geplaatste kop- en sluitlichten. Deze 20 stellen werden bij de NMBS in de Centrale Werkplaats te Mechelen gemonteerd.

-AM 70 Sabena 595 – 600 Deze 6 stellen reden de eerste jaren enkel de non-stopdienst tussen Brussel-Centraal en de Luchthaven die door Sabena zelf werd uitgbaat, maar wel met NMBS-personeel werd gereden. Op deze dienst gold een apart tarief en was bedoeld voor de vliegtuigreizigers. Buiten was er de speciale schildering en binnen hadden ze een grote bagageruimte en een grote 1^e klasseafdeling. Toen de Sabenadienst werd opgedoekt kwam er ook een 2^e klasse, maar nog altijd met 1^e klasse faciliteiten zoals de extra beenruimte. Ter onderscheid kregen de 2^e klassezitzjes de gewone lederen overtrek.

De oudste van de reeksen buiten dienst gestelde motorstellen hadden de respectabele ouderdom van 51 jaar bereikt (toch nog steeds enkele jaren minder dan de eerste Antwerpse PCC trams).

De **AM 66/70** moeten nog enkele jaren mee. Deze kregen de laatste jaren nog de TBL 1+ veiligheidsinrichting en werden ook nog in de grijze kleur geschilderd. Het zijn trouwens de enige motorstellen die voortaan in het Duitse Aachen komen. De 601 – 664 waren de eerste motorstellen die met een éénbenige pantograaf type Faiveley werden uitgerust en 140 km/uur konden rijden.

Ook de **AM 70/73/74/78/79** nummers 665 – 782 zullen nog meerdere jaren mee moeten. Een gedeelte kreeg de CityRail schildering en werd vernummerd in 960 – 999.

M6 rijkuitgen geschikt voor 200 km/uur

Naast de aanpassingen aan de infrastructuur (zie hiernaast Verviers), moeten ook de rijtuigen aangepast worden. Het is de bedoeling om via de HSL 2 tussen Leuven en Ans te rijden met een snelheid van 200 km/uur. De huidige maximumsnelheid van de M6-en is slechts 160 km/uur. Men voorziet om 60 stuks geschikt te maken voor de hogere snelheid. Om ze herkenbaar te maken krijgen ze een grote "B" en "200" op de flanken gekleefd. De drie M6-dubbeldekstellen die nu op de IR i Binche – La Louvière – Louvain-la-Neuve rijden zouden hierbij verhuizen naar de IC A. Op de IR i komen dan de nieuwe Desiro's.

EXPLOITATIE INTERNATIONAAL

Eurostar

Ook Eurostar heeft plannen om vanaf 2016 met Velaro's te gaan rijden en bestelde bij Siemens 10 exemplaren. Ze zijn 400 meter lang en halen een maximumsnelheid van 320 km/uur. Ze bieden 900 zitplaatsen tegenover 750 in de huidige stellen, of zo'n 20% meer.

Thalys

Ook ten gevolge van de Falende Fyra gaat Thalys het aantal ritten tussen Amsterdam en Brussel opdrijven van 9 dit jaar naar 14 in 2016. In de richting Duitsland werden dit jaar twee ritten verlengd van Köln naar Essen.

Thalys vervoerde in 2012 6,6 miljoen reizigers en realiseerde een zakencijfer van 479 miljoen euro.

Na de NS heeft nu ook de DBAG zich uit de Thalysgroep teruggetrokken en verkoopt geen tickets meer voor rekening van Thalys. Daardoor heeft Thalys nu zelf in Köln een eigen verkoopkantoor geopend. Overigens kan men ook via de digitale weg nog biljetten blijven kopen.

Er blijven nu nog twee partners over die Thalys exploiteren, het Franse SNCF en onze eigen NMBS die de PBKA vier-spanningsstellen gebruiken.

Benelux nieuw

Na de in eerste instantie twee gereden H&T-ritten werden dat er al spoedig vier en daarna acht. Tussen Den Haag HS en Brussel-Zuid was er een twee-uurdienst (maar wegens de spoorwerken in Duffel tijdens de weekends beperkt tot Antwerpen). Die dagen werd uitgeweken naar de bundel Groenenhoek te Antwerpen-Berchem. Hier werd de loc aan de andere kant van de trein gezet, klaar voor de terugrit naar Nederland.

Vanaf 7 oktober kwamen er nogmaals twee ritten bij, telkens één 's morgens en 's avonds. Met het ingaan van de nieuwe dienstregeling op 15 december 2013 komen er nog twee bij zodat we vanaf dan 12 keer per dag tussen de twee buurlanden kunnen sporen. Omdat de werken in Duffel dan achter de rug zijn wordt er dan ook in de weekends verder tot Brussel gereden. Er is wel een verschuiving van een half uur ten opzichte van nu. De ritten komen aan in Brussel-Zuid om .08 i.p.v. .42. Het vertrek gebeurt om .52 i.p.v. .18. De rit tussen Den Haag HS en Brussel-Zuid zal in de beide richtingen wel 10 minuten langer duren. In Roosendaal is er een stop van 8 of 9 minuten en in Rotterdam één van 6 minuten. Volgens de NMBS-webpagina (van 11 november) komt de trein in Antwerpen op spoor 1 en hier 2 of 3 minuten stilstaan, in de weekends zelfs 5 minuten. Een ongeloofwaardig verhaal, want spoor 1 is een kopspoor en dan zijn 2 of 3 minuten wel erg kort. Als deze informatie correct is (met de nadruk op als) dan moet er ofwel met aan elke zijde een locomotief gereden worden en/of het treinpersoneel over een heel goede conditie beschikken.

In december 2014 komt er in heel het land een geheel nieuwe dienstregeling met zoals vroeger opnieuw 16 H&T-ritten, en terug tot Amsterdam CS. De treinverbinding zou dan wel via de nieuwe lijn en de luchthaven rijden waarmee hij nog maar eens 10 minuten trager wordt. Dit wordt dan wellicht gecompenseerd mits het gebruik van de HSL 4.

Inmiddels verkondigde NS dat de tarieven voor de Benelux met 8 % zullen stijgen. Zij stelt hier evenwel tegenover dat de vroegere tarieven omwille van het Fyra-debacle als tege-

moetkoming waren gedaald. De afscheidnemende NMBS-baas De Scheemaecker slaat een mea culpa en zegt dat de Fyra toch een verkeerde inschatting was...

Lage Landentrein

Het is niet ondenkbaar dat er met het wegvallen van de Fyra, behalve de hiervoor beschreven Benelux, ook een privé-vervoerder zal gaan rijden tussen Nederland en België. Volgens de Europese regelgeving is de internationale markt vrijgemaakt. Er werden daartoe door het stadsbestuur van Den Haag onderhandelingen opgestart met ARRIVA (een dochtermaatschappij van de DBAG), dat overigens al actief is op een aantal regionale verbindingen in Nederland, om een eigen/bijkomende treindienst op te zetten. Nu de tijdelijke Beneluxdienst definitief wordt en vanaf volgend jaar dagelijks 16 H&T ritten zal rijden, met daarbij nog een uitbreiding bij Thalys, is het echter weinig waarschijnlijk dat de Lage Landentrein er effectief komt.

ICE

Het terugtrekken van de DBAG uit Thalys heeft alles te maken met het voornemen om met eigen ICE-hogesnelheidstreinen vanuit Frankfurt en Köln via Brussel naar Paris en London te rijden. Er komen ook diensten vanaf Amsterdam. Voor die lijnen werden de nieuwe Velaro's ontwikkeld. In Brussel worden de stellen gekoppeld of ontkoppeld. Om veiligheidsredenen mogen er door de Kanaaltunnel slechts stellen die ook nog op halve kracht verder kunnen rijden. Voorts heeft de DBAG ook plannen om rechtstreekse treinen te rijden tussen Amsterdam en Paris, dus als onmiddellijke concurrent van Thalys. De streefdatum voor al die diensten is 2016. Voor de treinen naar London stelt zich wel het probleem dat de reizigers door een vrij strenge grenscontrole moeten. Hiervoor moet er op de stations voorzien worden in een afgeschermd zone. In Brussel-Zuid zijn nu enkel de kopsproen 1 en 2 voorzien van de grenscontrole maar er zijn al voorstellen om ook de doorgaande sporen 3 en 4 van dezelfde beveiliging te voorzien. In de spitsuren worden de sporen 3 en 4 ook gebruikt voor binnenlandse treinen. In Aachen stelt zich bovendien het probleem dat de treinen dienen te stoppen om van spanning over te schakelen. Moest de DBAG besluiten om een "sas" in te richten, dan kan dat overigens ook gevolgen hebben voor de gewone Belgische treinen. Al vroeger had de DBAG plannen om de scheiding naar de landsgrens te verschuiven zodat er enkel nog meerspanningsmaterieel in Aachen kan komen.

Op zaterdag 19 oktober mochten ongeveer 400 onfortuinlijke reizigers de nacht in de trein doorbrengen in Brussel-Zuid. De oorzaak was een zelfmoord op de HSL 4 vóór Leuven waarbij de laatste Thalys van Köln in de richting van Paris opgehouden werd. De vertraging was zo ver opgelopen dat het niet meer mogelijk was om de trein in de nachtelijke uren toch naar Frankrijk te laten rijden. Daar waren spoorwerken aan de gang. Omdat een korte hotelnacht geen optie was, moesten de reizigers in de trein overnachten. Ze kregen dekentjes en het nodige aan drank en voedsel. Om 5.42 kon de trein dan eindelijk verder naar de Lichtstad.

Even vermelden dat er zich 2 jaar geleden een soortgelijk incident voordeed, deze maal met een Thalys uit Amsterdam. Toen waren er in Brussel-Zuid nog ligrijtuigen beschikbaar, die naast de Thalys werden geplaatst. Omdat er nu geen vaste internationale diensten meer gereden worden, werden die rijtuigen naar Oostende overgebracht en afgesteld.

Nieuwe dienstregeling 15 december 2013

Bediening Nationale Luchthaven en lijnen 12 en 52.

Naast de hiervoor al beschreven nieuwe dienstregeling voor de Beneluxtrein, schuift ook de L-trein Roosendaal – Brussel-Nationaal-Luchthaven in de weekends een half uur op.

In de Luchthaven komt hij aan om .25 en vertrekt terug op .35. De tweede IR-trein die tijdens de weekends van Mechelen via de Luchthaven naar Brussel rijdt, verandert ook. In Mechelen vertrekt hij op .45 en komt 11 minuten later aan in de Luchthaven (.56). Bij de terugrit vertrekt hij om .04 en komt in Mechelen aan om .15.

Vanuit Brussel-Zuid rijden er twee IR-treinen naar de Luchthaven, waarvan er één verder tot Mechelen rijdt.

Op werkdagen gaat de L-trein Puurs – Roosendaal op het oude uur van de Benelux rijden. Ten gevolge van die onderlinge wissel vervalt het vervelende wachten op de Benelux en het op tegenspoor rijden in Kapellen. Dit gaat hopelijk de dienstregelmaat op lijn 12 ten goede komen.

Lijn 15/19

Wat de aangekondigde heropening van lijn 19 (lijn 15 voor de reizigersdienst) tot Hamont betreft, is er nog wat geduld nodig. Het wordt wellicht april of mei 2014. De reden die Infrabel opgeeft is te zoeken in de opgelopen achterstand bij de aanleg van de nieuwe signalisatie in Hamont (zie ook bij infrastructuur).

Voorlopig, tot de start van de nieuwe dienstregeling in 2014, zullen er op werkdagen slechts vijf treinen rijden, enkel tijdens de spitsuren. Mogelijk komt daar de zondagse “studententrein” naar Leuven bij. Het verlengen van de treinen tot Hamont vergt één bijkomende treindienst.

GOEDEREN – nieuwe infrastructuur

Liefkenshoekspoortunnel

Na ons eerder technisch artikel over deze tunnel in de vorige Rail-Revue volgt nu de financiële kant. De 16,2 km lange spoorverbinding onder de Schelde werd gebouwd volgens het Publiek Private Samenwerkingsprincipe (PPS). Dit wil zeggen dat de opdrachtgever Infrabel de investeerders in het project de komende jaren moet terugbetalen. De (voorlopige) kostprijs voor de werken is 765 miljoen €. Daarvan worden 690 miljoen € ingebracht door de privé-investeerders en het bouwbedrijf LOCOBOUW. Infrabel brengt 75 miljoen € in. De Vlaamse regering heeft een voorschot van 107 miljoen € voorzien om het project op gang te trekken. Natuurlijk willen de privé-investeerders op termijn hun geld terug met daarbovenop liefst zoveel mogelijk winst. Gedurende 38 jaar moet er jaarlijks 50 miljoen € (plus indexering) terugbetaald worden. Dat komt neer op een intrestvoet van 7,2%, waarbij de totale som na 38 jaar 1,9 miljard zal bedragen.

Dit betekent dat Infrabel deze enorme som via het innen van tolgelden moet terugverdienen. Daarvoor moeten de operatoren voor elke trein tol betalen aan Infrabel. Verwacht wordt dat tegen 2020 er per werkdag 100 treinen door de tunnel zullen rijden. Gerekend aan 300 werkdagen komt dit neer op een jaarlijks totaal van 30.000 treinen. Per trein zou 1650 € moeten betaald worden. Het is twijfelachtig of de

operatoren hier zullen op ingaan want zij moeten dat bedrag ook doorrekenen aan hun klanten. Natuurlijk gaan die klanten die kost ook vergelijken met andere transportmodi (binnenschip of vrachtwagen) en daaruit hun conclusies trekken.

Spoorontsluiting Antwerpse haven

Behalve de toegang vanuit de linker-Scheldeoever wordt er ook al vele jaren gestudeerd over een bijkomende toegang tot het vormingsstation Antwerpen-Noord en de haven.

Er waren nog vier tracés in de running:

1. Vanaf Ekeren naast de toekomstige A102 tot Wommelgem en vervolgens zuidelijk van de dorpskernen Wommelgem en Ranst tot voorbij Lier en daarna aansluitend op de spoorlijn 16 richting Aarschot.
2. Vanaf Ekeren via hetzelfde tracé maar dan naast de R11 en de Antwerpse luchthaven tot Mortsel om dan aan te sluiten op de spoorlijn richting Lier en verder.
3. Weer over het eerste stuk naast de A102 maar dan verder naast de E313 om in de omgeving van Herentals aan te sluiten op lijn 15.
4. Dit tracé gaat over de bestaande lijnen via het ring-spoor (een opwaardering in de vorm van een tunnel).

De dienst Milieueffectenrapportage van het Vlaamse departement voor Leefmilieu, Natuur en Energie (oef!) bracht hierover zijn advies uit. Van deze vier weerhouden tracés werden de mobiliteit, de betrouwbaarheid van de dienstverlening, de effecten tijdens de bouwfase, trillingen, onteigeningen en allerhande milieucriteria onderzocht. Belangrijk is de bewoning op minder dan 300m van de spoorlijn.

Rekening houdend met al die criteria luidt het advies om voort te werken met een geboorde tunnel vanaf Merksem of Schoten naar Lier of langs de E313 in de richting Herentals. Uit de studies blijkt verder dat de zuidelijke tracés significant negatiever dan gemiddeld scoren. Daarbij gaat het R11 tracé over de reservatiestrook voor de A102 over Wommelgem, Mortsel en Boechout richting Lier (dit is tracé 2), terwijl de zogenaamde R1 optie vanaf Mortsel in een dalende tunnel tot in Berchem loopt en dan de Antwerpse Ringweg ondergronds kruist om ten slotte op de Luchtbal weer boven de grond te komen (dit is tracé 4). Deze twee tracés schaden (te) veel inwoners. Daarnaast zou tracé 4 de nu al sterk verdichte bundel voor weg- en treinverkeer langs de Ring erg beïnvloeden. De impact qua trillingen zou bij deze tracés ook groter zijn dan bij de geboorde tunnel.

De tracés 1, 2 en 3 lopen alle over de al bijna een halve eeuw gereserveerde strook voor een gedeelte van een Antwerpse “Grote Ring”, die er nooit gekomen is.

Een stuk wordt de komende jaren toch gerealiseerd in de vorm van de A102. De (spoor)weg kruist de Bredabaan ongeveer op de grens Merksem/Schoten, het Albertkanaal en loopt dan pal naast de nieuwe De Lijn-stelplaats Deurne. Bij de aanleg van de tramlijn werd hier alvast een extra stevige betonbaan aangelegd. Vervolgens gaat het verder richting Rondpunt en vervolgens naast de E313. De voorkeur gaat waarschijnlijk naar tracé 3. Naast alle milieucriteria zal natuurlijk ook het financiële plaatje meespelen. Op het gereserveerde stuk voor de A102 en naast de snelweg is er nog voldoende plaats, weinig bewoning, zodat er dus ook weinig onteigend dient te worden. Er werd vooralsnog geen beslissing genomen door de Vlaamse regering.



Het lukte Raf Bonte (of was het toeval) om deze ietwat speciaal samengestelde trein te fotograferen in het Duitse Aachen Hauptbahnhof. Het betrof een overbrenging van enkele locomotieven van de reeks 18. De trein bestond uit een Herculeslok, een Vectron, enkele platte wagens en daarachter de NMBS 1833 en 1832.

Aachen Hauptbahnhof 19 juli 2013.



Nog altijd komen de Belgische bordeaux geschilderde tweetjes tot in Duitsland. Op 19 juli 2013 werd de dienst gereden met stel 161.

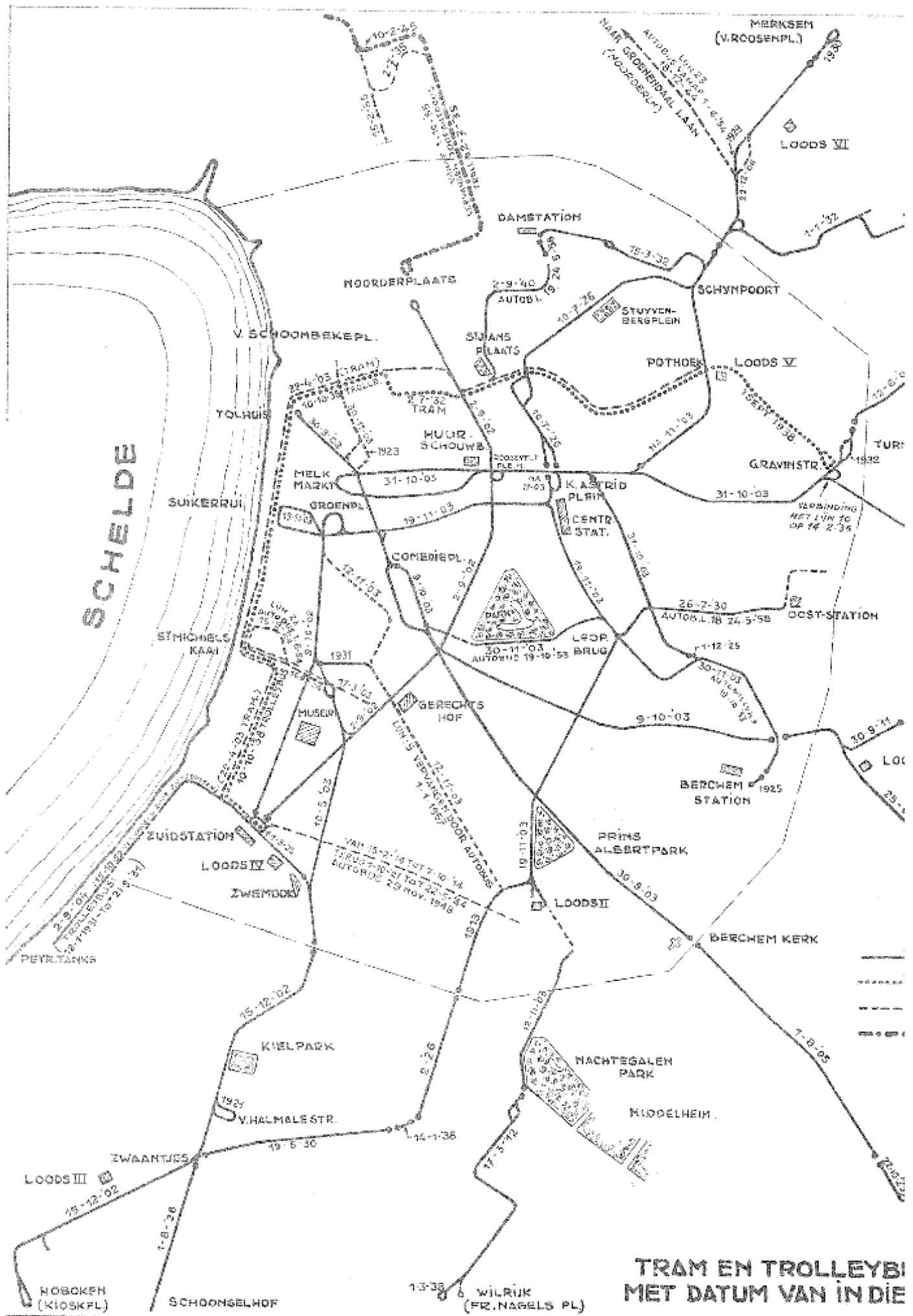
Foto Raf Bonte.

Zie ook ons item op blz. 6!



NMBS stel 832, zoals de omgeving rijkelijk voorzien van graffiti, passeert op 13 november 2013 het station Hoeilaart op lijn 161. Hier wordt gewerkt om deze lijn viersporig te maken ten behoeve van het Brusselse Gewestelijk Express Net (GEN).

Foto Jacques Peeters.



SCHELDE

**TRAM EN TROLLEYBUS
MET DATUM VAN IN DIE**

TRAM- en TROLLEYBUSLIJNEN IN ANTWERPEN (1902 / 1951) met datum van indienstneming.

Uit de nalatenschap van de stichter van onze vereniging Roger Bastaens, diepte ons medelid een aantal interessante documenten op die voor onze jongere leden zeker het grondig bekijken waar zijn. De lijsten en het lijnenplan tonen de opbouw van het Antwerpse tramnet gedurende de eerste helft van de 20^e eeuw van pakweg 1900 tot de omschakeling naar autobus en de eerste nieuwe autobuslijnen.

Op het lijnenplan zien we onderaan rechts de datum 22-11-1951. Dat is het tram- trolley- en autobusnet op die datum. Later werden ook de datums van de vervanging van de trams door autobus vermeld. Als meest recente datum vinden we 24-5-1958 terug bij de verbussing van de lijnen 18 en 19. Het plan werd duidelijk "bijgewerkt".

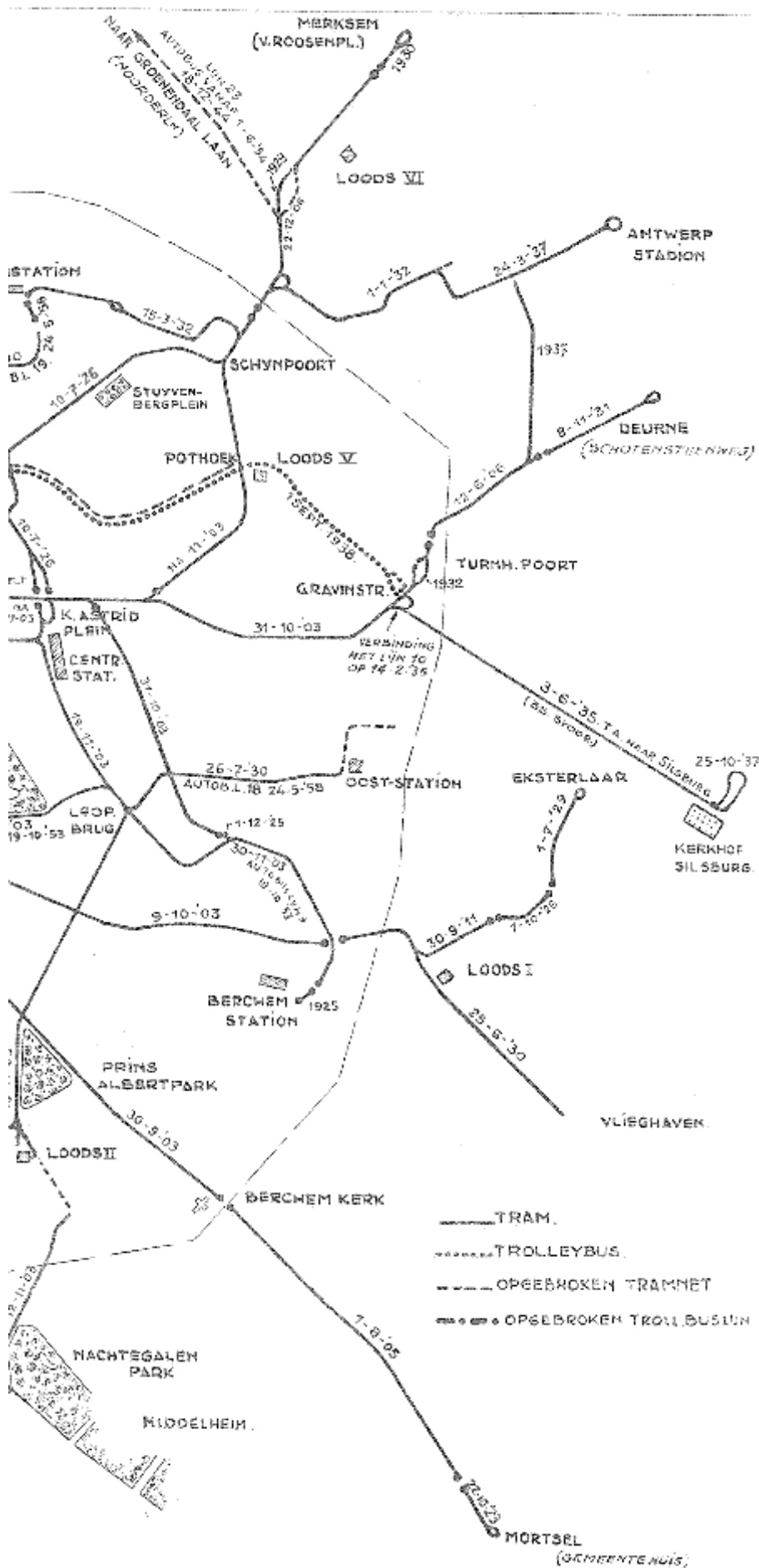
Wat de tramlijnen betreft, is duidelijk de opbouw van de verschillende lijnen te zien, waarbij er telkens een lijn een stukje werd verlengd. Soms had dat te maken met het opruimen van obstakels zoals bijvoorbeeld de spoorweg op lijn 2, die op het tracé van de huidige Jan De Voslei liep en de tramlijn tot 14-1-1938 onderbrak op wat we nu kennen als het Olympiadekruispunt. Een ander mooi voorbeeld was de vroegere fortengordel met zijn brede vestingsgrachten.

Op vrijwel dezelfde plaats werd dan weer in de 2^e helft van vorige eeuw, de huidige ringsnelweg aangelegd.

Met streepjeslijnen zijn de in de bedoelde periode verdwenen trajecten aangeduid, ook meestal bij de omschakeling van tram naar trolleybus en later ook nog naar autobus. Een mooi voorbeeld is de tramlijn 6, langs de Scheldekaaien, maar als we het geluk hebben om oud genoeg worden, zien we daar misschien ooit terug een tram rijden. Hetzelfde geldt trouwens voor de recentere verlengingen, maar die lopen dan wel praktisch altijd over de verdwenen buurtspoorweglijnen.

Om het plan hier te kunnen afdrukken hebben we dit ongeveer 15 % moeten verkleinen. Tevens hebben we twee delen over twee bladen verdeeld om de leesbaarheid zo optimaal mogelijk te houden.

Bij gelegenheid komen nog andere documenten aan bod.



TRAM EN TROLLEYBUSLIJNEN MET DATUM VAN INDIENSTNEMING.

←
ELS PL)

22-11-1951

plan en documenten: © Stefan Justens

LÏJN.	DATUM.	EINDPUNTEN.
1	2-9-1902	ZUIDSTATION - STAPELHUIS
3	9-10-1902	GROENPLAATS - EM.BANNING STR
4	15-12-1902	HOBOKEN-KIEL-BOOMSE POORT
12	17-3-1903	TOLSTRAAT - STATIE WAES
6	22-4-1903	POTHOEK - ZWEMDOK
4	10-5-1903	HOBOKEN-BREDERODESTR-GROENPL.
7	30-9-1903	BERCHEMKERK - TOLHUIS
8	9-10-1903	BORSBEEKSE POORT - MEIR
10	31-10-1903	TURNHOUTSE POORT-MELKMARKT
11	31-10-1903	DAGERAADPLAATS - MELKMARKT
5	12-11-1903	DIKKE MEE - GROENPLAATS
2	19-11-1903	DRIEHOEK - SUIKERRUI
9	30-11-1903	BERCHEM STATIE - FALCON PLEIN
13	2-9-1904	ZUIDSTATIE - TANKS TOT 31-12-'30 VERVANGEN DOOR EL BUS 1-1-'31
7	1-8-1905	OUDE-GOD SPOORWEG.-TOLHUIS ACHTER GEMEENTEHUIS 22-10-'23
10	12-6-1906	RIVIERENHOF - MELKMARKT
3	22-12-1906	MERKSEM - ZUIDSTATIE
8	30-9-1911	GITSCHOTEL - MEIR
5	17-3-1912	WILRIJK - GROENPLAATS
2	1913	SUIKERRUI - DESGUIN LAAN
14	15-2-1914	KAREL OOMSSTR-ZUIDSTATIE ^{TOT} 7-10-14
14		18 EN 25-5-1920 FLORALIES
23	1-10-1921	SCHÏNPOORT-ZUIDSTATIE TOT 10-7-'26
7	22-10-1923	TOLHUIS - OUDE-GOD GEMEENTE HUIS
14	1-10-1921	KAREL OOMSTR. - ZUIDSTATIE
12	16-9-1924	MIDDENSTATIE - STATIE WAES
15	1-8-1925	OUDE-GOD - MIDDENSTATIE
12	1-9-1925	MERKSEM - ZUIDSTATIE
11	1-12-1925	GITSCHOTEL - MELKMARKT
16	1926	DAGERAADPL. - VICTORIE PL.
17	1-1-1926	WILRIJK - MIDDENSTATIE
1	1-1-1926	AMERIKA LEI - STAPELHUIS
2	2-1926	BARREEL - SUIKERRUI
22/23	10-7-1926	HAELENSTR.-KERKSTR.-MARNIX-LEIEN LOOS-EN HAELENSTR. TOT 1-9-'27
4	1-8-1926	HOBOKEN-ZUIDSTATIE - GROENPL.
18	1-8-1926	GRENS KIEL - GROENPLAATS
6	1-8-1926	ZUIDSTATIE - POTHOEK.
24	1-8-1926	SCHOONSELHOF - MIDDENSTATIE
8	1-10-1926	BOECKENBERG - GRENS KIEL ^{TOT} 31-12-'30
23	1-9-1927	SCHÏNPOORT-GROENPLAATS ^{TOT} 17-11-'30 VERVANGEN DOOR LÏJN 19
18	1-10-1927	GRENS KIEL - GROENPLAATS
28	1-10-1927	GITSCHOTEL - LILAS
16	7-5-1928	GROENENHOEK - VLAAMSE SCHOUWBURG
21	2-1-1929	GRENS KIEL - MIDDENSTATIE

LÏJN.	DATUM.	EINDPUNTEN.
21		VERANDERD IN 24 BIS OP 17-11-'30
3	12-6-1929	LANGS DE L'ARBRE LAAN
28	1-7-1929	EKSTERLAAR - LILAS
11	7-7-1929	EKSTERLAAR - MELKMARKT
EL BUS	14-8-1929	PROEF ELECTROBUS OP LÏJN 13 ZUID-TANKS
EL BUS	7-9-1929	ZUIDSTATIE - TANKS 1 BUS TUSSEN DE MOTORW. DIENST IN
T	26-4-1930	KIELSE VEST - MIDDENSTATIE - TENTOON- STELLING HOOFDINGANG 12-10-'30
TENT.	4-5-1930	LEOPOLDBR. - TENTOONST. HOOFDINGANG
1	4-5-1930	TENTOONST. - KIELSEVEST-STAPELHUIS.
25	10-5-1930	KIELSE VEST - MIDDENSTATIE TENT. HOOFDING.
26	10-5-1930	MIDDENSTATIE - TENT. HOOFDINGANG ZATERD. EN ZOND. TENIERS - TENT. H.
30	11-5-1930	ALLE ZATERD. VANAF 12 U. EN'S ZONDAGS VANAF 11 U. MERKSEM - TENT. HOOFDING.
OS. TENT.	14-5-1930	OOSTSTATIE - TENTOONST. HOOFDINGANG.
19	19-5-1930	HOBOKEN - BARREEL TOT 24-5-'30
2 BIS	24-5-1930	HOBOKEN - BARREEL
6	25-5-1930	POTHOEK - TENT. HOOFDING. ZOND. ALLEEN
10	1-6-1930	DEURNE - MIDDENSTATIE - TENTOONST. HOOFDINGANG ZONDAG ALLEEN
20	15-6-1930	TURNHOUTSE P. - TENT. HOOFDINGANG ZONDAG ALLEEN
16	25-6-1930	VliegHaven - VLAAMSE SCHOUWBURG
OS. TENT.	26-7-1930	VERKENSMARKT - TENT. HOOFDINGANG
16 TENT	8-9-1930	VliegHaven - MELKMARKT
25	13-10-1930	ZUIDSTATIE - MIDDENSTATIE - OOSTSTATIE TOT 16-11-'30
24 BIS	17-11-1930	GRENS KIEL - MIDDENSTATIE
19	17-11-1930	SCHÏNP. - MIDDENST. - VERKENSM. ^{TOT} 19-9-'31
8	1-1-1931	EKSTERLAAR - GROENPLAATS
8 BIS	1-1-1931	GROENENHOEK - GROENPLAATS
19	2-3-1931	MIDDENSTATIE - VERKENSMARKT
Ø	2-3-1931	VREDEHOF - GROENPL. TOT 5-11-'31
24	9-6-1931	GRENS KIEL - STAPELHUIS
6	9-7-1931	ONDERBREKING TUNNELWERKEN
6	9-8-1931	LANGS DE BROUWERS STRAAT.
24	22-8-1931	GRENS KIEL - MIDDENSTATIE
18	20-9-1931	GRENS KIEL - GROENPL. - MIDDENSTATIE - VERKENSMARKT
Ø	5-11-1931	LACKBORSLEI - SUIKERRUI
10	8-11-1931	SCHOTEN STEENWEG - MELKMARKT
23	1-1-1932	LACKBORS - GROENPLAATS
12	1-3-1932	SLACHTHUIS - STATIE WAES
21	1-3-1932	MERKSEM - STATIE WAES
12	15-3-1932	STATIE DAM - STATIE WAES
6	2-7-1932	KOMENDE V. H. ZUID LANGS PAARDEN M.

LJN.	DATUM.	EINDPUNTEN.
6	29-8-1933	OUDE LEEUWENRUI EN BROUWERS STR.
6	6-9-1933	TERUG MIDDEN BROUWERSVLIET
8	10-9-1933	EKSTERLAAR - SUIKERRUI
23	10-9-1933	LACKBORS - SUIKERRUI
1	5-7-1934	LJN RICHTING VERANDERD
9	12-10-1934	TERUG TOT V. SCHOONBEKE PL. OV. TUNNEL
24	3-6-1935	SCHOONSELHOF - SILSBURG
15	3-6-1935	LANGS DE KEYSERLEI - FRANKRIJK LEI - VICTORIEPL (GEUZENHOFK.) 1 SECTIE MEER
24	3-6-1935	GRENS KIEL - VICTORIEPL. - MIDDENSTADIE AFGESCHAFT 9-1-36
20	3-6-1935	TURNHOUTSE P. - VICTORIE PL. AFGESCHAFT
24	10-1-1936	SCHOONSELHOF - VICTORIEPL. - K. ASTRID PL.
20	10-1-1936	VICTORIE PLAATS - SILSBURG
ZOBIS	18-1-1936	VICTORIE PL. - ENGELSE L. (BOOG) - STENENBR.
3	1-10-1936	MERKSEM - HOBOKEN DORP (LJNEN 3 EN 4)
5	1-10-1936	WILRIJK - LACKBORS (LJNEN 5 EN 23)
13	1-12-1936	TANKS - KAREL OOMS STR. (LJNEN 13 EN 14)
5	11-3-1937	TOT LEEUWLANDTSTRAAT
5	24-3-1937	TOT ANTWERP STADION
RINGLJN 26	4-4-1937	VICTORIE PL. - ANTWERP STADION
20	25-10-1937	SILSBURG (NIEUWE BOOG IN GEBRUIK)
2	14-1-1938	HOBOKEN - SUIKERRUI
2	14-1-1938	J. DE VOSLAAN - SUIKERRUI
5	1-3-1938	LUS AUGUST V. DAEL PLAATS
6	1-9-1938	TROLLEYBUS. BORGERH. - POTHOEK
6	24-9-1938	TROLL BUS. BORGERH. - BROUWERSVLIET
6	10-10-1938	TROLL BUS. BORGERH. - ZUIDSTATION
24	15-2-1939	SCHOONSELHOF - SILSBURG (L. 20 AFGESCH.)
OORLOGSPERIODE		
	17-5-1940	NIET MEER UITGEREDEN
2	22-5-1940	SCHOONSELHOF - HARMONIE
4	22-5-1940	HOBOKEN - GROENPLAATS
2	24-5-1940	SCHOONSELHOF - CENTRAALSTATION
5	24-5-1940	WILRIJK - GROENPLAATS
7	24-5-1940	MORTSEL - GEMEENTEHUIS - TOLHUIS
8	25-5-1940	EKSTERLAAR - COMEDIEPLAATS
9	25-5-1940	BERCHEMSTATION - V. SCHOONBEKE PL.
10	25-5-1940	DEURNE SCHOTENSTWG - MELKMARKT
11	25-5-1940	VLIEGHAVEN - GEMEENTESTR. - VICT. PL.
12	25-5-1940	ANTWERP STADION - OOSTSTATION
6	26-5-1940	BORGERHOUT - ZUIDSTATION
1	26-5-1940	ZUIDSTATION - NOORDERPLAATS
3	26-5-1940	SPORTPALEIS - KON. ASTRIDPLEIN
2	27-5-1940	SCHOONSELHOF - SUIKERRUI
8	27-5-1940	EKSTERLAAR - SUIKERRUI
2	29-5-1940	SCHOONSELHOF - GROENPLAATS
8	29-5-1940	EKSTERLAAR - GROENPLAATS

LJN.	DATUM.	EINDPUNTEN.
20	29-5-1940	SILSBURG - VICTORIEPL. - (AFGESCH. 11-2-41)
3	30-5-1940	ALBERT KANAAL - V. ROOSENPL. (AFG. 30-7-40)
21	30-6-1940	SCHIJNPOORT - DAMSTATION (AFG. 2-9-40)
2	4-7-1940	SCHOONSELHOF - SUIKERRUI
8	4-7-1940	EKSTERLAAR - SUIKERRUI
3	30-7-1940	MERKSEM - ZUIDSTATION
12	2-9-1940	ANTWERPSTADION - ST. MICHIELS KAAI
18	2-9-1940	SCHIJNPOORT - OOSTSTATION
15	1-10-1940	MORTSEL GEMEENTEHUIS - KON. ASTR. PL.
24	14-10-1940	SCHOONSELHOF - KON. ASTRIDPLEIN
2	14-10-1940	HOBOKEN - SUIKERRUI
24	11-2-1941	SCHOONSELHOF - SILSBURG
11	15-11-1941	EKSTERLAAR - VICTORIE PLAATS
16	15-11-1941	VLIEGHAVEN - MELKMARKT
17	1-12-1941	WILRIJK - KONINGIN ASTRID PLEIN.
13	29-5-1940	ZWEMDOK - TANKS
13	1-6-1940	KAREL OOMS STR. - TANKS.
23	18-12-1944	GRENS KIEL - NOORDERLAAN.
11	5-5-1945	TERUG INDIENST - EKSTERLAAR - FR. ROO - SEVELT PLAATS LANGS DE KEYSERLEI
16	21-5-1945	TERUG ALS VROEGER VLIEGH. - MELKMARKT
1.4	20-5-1946	VAN HALMALE STR. - NOORDERPLAATS LATER TOT KIOSK PLAATS HOBOKEN
12	20-5-1946	ANTWERPSTADION - VAN HALMALE STR.
23	20-5-1946	ST. MICHIELS KAAI - GROENENDAALLAAN
24	20-5-1946	SILSBURG - FR. ROOSEVELT PLEIN
23	23-10-1947	ST. MICHIELSK. - SPORTPALEIS
3	23-10-1947	ZUIDSTATION - SPORTPALEIS
3	23-10-1947	SUIKERRUI - SPORTPALEIS
3 PENDEL 23 PENDEL		VIADUCT - OUDE BARREEL
24	8-7-1949	VIADUCT - GROENENDAALLAAN
13	15-10-52	TRAM OPGEHEVEN VOORTAAN AUTOBUSSEN
9	19-10-53	TRAM OPGEHEVEN VOORTAAN AUTOBUSSEN
23	1-6-54	TRAM OPGEHEVEN VOORTAAN AUTOBUSSEN
5	1-1-57	TRAM OPGEHEVEN VOORTAAN AUTOBUSSEN
17	1-1-57	TRAM OPGEHEVEN VOORTAAN AUTOBUSSEN
18	2-6-57	VAN OOSTSTATION (TRAP) TOT LT NAEYAERT PL MET TRAM OPGEHEVEN
4-8	1-12-57	VERSMELTING REISWEG (NUMMERS BLIJVEN) RONDRIJ GROENPLAATS VERVALT
18	24-5-58	TRAM OPGEHEVEN VOORTAAN AUTOBUSSEN
TROLB	1926-1933	NOORDERPLAATS - DOKKEN 172
TROLB	15-2-1933	MEXICOBURG - DOKKEN 204
TROLB	2-7-1935	TOT NOORDERPL. - DOKKEN 204
T&31	19-12-1944	GROENENDAALLAAN NAAR 192
T&31	10-2-1945	NOORDERPLAATS NAAR 192
T&31	27-3-1945	NOORDERPL. - GROENEND. L. - 204

VOOR 2 DAGEN
WERKEN VIADUCT

STADSVervoer – STREEKVERVOER TRAMS & AUTOBUSSEN



Algemeen

40 km nieuwe tramlijnen in LIMBURG, ANTWERPEN & GENT

Op 11 oktober 2013 werd het volgende bericht wereldkundig gemaakt. Op het eerste gezicht klinkt alles alleen maar positief maar bij nadere beschouwing was veel al de vorige jaren aangekondigd en helaas steeds maar weer uitgesteld. Bedenken we verder dat er in 2014 belangrijke verkiezingen plaatsvinden.

Het is ondertussen alweer meer dan vijf jaar geleden dat we in Rail-Revue de Spartacus- en Pegasusplannen beschreven. Deze legislatuur wordt er nog volop ingezet op nieuwe tramverbindingen. In Antwerpen is er al 7 km nieuwe tramlijn in dienst genomen.

N.v.d.r.: bedoeld wordt “Brabo 1” met de verlengingen naar Wijnegem (lijnen 5 en 10) en die naar Boechout (lijn 15).

Ook elders wordt geïnvesteerd in tramverbindingen. Momenteel wordt er 2 km van Gent naar Zwijnaarde en 7 km nieuwe tramlijn aangelegd in Antwerpen (de Reuzenpijp). De werken voor de tramverlenging van 750 meter naar het UZ Gent starten midden 2014. Voor het project naar “The Loop” van ongeveer 800 meter zal er in het voorjaar van 2014 een keuze gemaakt worden.

In West-Vlaanderen wordt de verlenging van de kusttram van Koksijde naar Veurne met 6,5 km onderzocht in een project MER (1).

Voor een betere ontsluiting van Vlaams-Brabant worden 3 tramtracés met een totale lengte van 45 km prioritair onderzocht in een Plan MER. Ook andere verbindingen opgenomen in SALK2 krijgen stilaan vorm. Voor sneltramlijn 2 Hasselt – Maasmechelen is de Plan MER afgerond en wordt een MKBA (2) uitgevoerd. Voor de spoorverbinding Hasselt – Neerpelt – Lommel wordt er een Plan MER studie uitgevoerd. In de studie wordt er zowel rekening gehouden met een sneltram- als met een klassieke treinexploitatie.

Met de beslissing van de Vlaamse regering vandaag komt er nog 40 km tramlijn bij in Limburg en Antwerpen.

LIMBURG: 32 km tram tussen Hasselt en Maastricht.

Na een principiële beslissing in het najaar van 2011 geeft de Vlaamse regering nu haar definitieve goedkeuring voor de aanleg van de eerste sneltramlijn tussen Hasselt en Maastricht. De start van de werken voor de tramlijn is in het voorjaar van 2015. Vanaf 2017 sporen reizigers op 38 minuten tussen beide provinciehoofdsteden. De tram heeft onderweg 13 haltes, 10 in Vlaanderen en 3 in Maastricht. In Vlaanderen stopt de tram in Hasselt, Diepenbeek, Bilzen en Lanaken (voor halte éénmaal bellen). Met de goedkeuring van sneltramlijn 1 zorgt de Vlaamse regering voor een betere ontsluiting van de provincie Limburg, één van de aandachts-

punten uit het SALK2-rapport (een reconversieprogramma naar aanleiding van de teloorgang van de autoassemblage in Genk).

De totale geïndexeerde kostprijs voor het Vlaamse gedeelte van de sneltramlijn Hasselt – Maastricht, dat via PPS en Lease gerealiseerd zal worden, bedraagt 227 miljoen € Dit bedrag omvat de infrastructuur, de stelplaats en de sneltramvoertuigen.

De kostprijs van de sneltramlijn Hasselt – Maastricht werd geïndexeerd t.o.v. van het prijspeil meegedeeld in september 2011. Door het afsluiten van de samenwerkingsovereenkomsten met de verschillende betrokken steden en gemeenten werd bovendien een verdere detaillering mogelijk.

De kostprijs van de Vlaamse infrastructuur, die via PPS (3) zal gerealiseerd worden, bedraagt in totaal 135,5 miljoen. Van dit bedrag neemt Hasselt 1,8 miljoen € ten laste voor de heraanleg van de Stokerijstraat en de uitbreiding van de ondergrondse parking aan het Kolonel Dussartplein. Lanaken neemt 2 miljoen € ten laste voor de aanleg van twee pleinen (t.h.v. Heilig Hart en Europaplein). Dit zijn specifieke wensen van de betrokken gemeenten die mee opgenomen worden in het project.

Naast de infrastructuur zijn er 12 **elektrische** sneltrams en een stelplaats in Hasselt voor de sneltrams voorzien.

(n.v.d.r.: hopelijk ook een werkplaats).

De 12 elektrische trams vertegenwoordigen een geraamde totale aankoopwaarde van 56,4 miljoen € De sneltramvoertuigen zullen worden verworven via leasing. De bouw van de stelplaats wordt geraamd op 25 miljoen € en zal via PPS worden gerealiseerd.

Daarnaast moet De Lijn, om het project mogelijk te maken, de noodzakelijke gronden verwerven. Die kostprijs wordt geraamd op 9,1 miljoen € De financiering gebeurt via het *klassieke investeringsbudget* van De Lijn.

De verbinding tussen Hasselt en Maastricht wordt gerealiseerd dankzij een unieke samenwerking in de Euregio. Zowel gemeenten en provincies als de Vlaamse overheid hebben hieraan hun medewerking verleend door de ondertekening van een samenwerkingsovereenkomst. Ook de gemeenteraad van het Nederlandse Maastricht keurde de samenwerkingsovereenkomst goed.

Spartacus 1 wordt gerealiseerd via een PPS-constructie. Na een aankondigingsbericht stelden 5 consortia zich kandidaat:

- * Aannemingsmaatschappij **CFE NV-DIF Infrastructure II PPP** Luxembourg SARL
- * THV **LimRail** bestaande uit: BAM PPP BV-Fabricom NV * THV **Randus** bestaande uit: Jan De Nul NV, Strukton Finance Holding België NV-John Laing Investments Ltd
- * THV **L.B.** bestaande uit: NV Heymans Infra, NV Van den Berg, NV Frateur-De Pourcq Etn, NV Franki Construct, NV Taveirne en NV Kumpen
- * THV **Limburgconnect** bestaande uit: NV Denys, NV Democo, NV Imtech, Macquarie Capital Group Ltd en NV Besix Group.



Antwerpen

metamorfose Noorderleien & 8 km extra tramlijn naar het noorden van de stad

Vlaanderen en de stad Antwerpen investeren bijna 400 miljoen € in een autoluw Operaplein en 8 km nieuwe tramlijnen. De stad draagt daarvan 24,5 miljoen € bij.

Brabo 2 geeft de Antwerpse Noorderleien (Italiëlei) een nieuw aanzicht en maakt van het Operaplein een blikvanger in de stad. De Noorderleien zullen worden aangelegd volgens het profiel van de Zuiderleien (van zuid naar noord: Amerika-, Britse- en Frankrijklei). Bij de heraanleg van de Leien worden het Operaplein en de Franklin Rooseveltplaats omgevormd tot een kwaliteitsvolle openbare ruimte. De Leien aan het Operaplein worden ondertunneld. Hierdoor komt er boven de grond ruimte vrij voor een verkeersluw plein. De De Keyserlei, Meir, Kipdorperbrug en Franklin Rooseveltplaats worden beter met elkaar verbonden, waardoor voetgangers en fietsers er zich makkelijker kunnen verplaatsen.

N.v.d.r.: hopelijk is er bij onze bewindvoerders niet enkel oog voor design, maar ook oog voor efficiëntie.

Het Antwerpse tram- en premetronet breidt met ongeveer 8 km uit van het Operaplein naar het Noorden en het Eilandje. *N.v.d.r.: het blijft nog altijd wachten op de toegangshelling richting Zuid, iets waarover nochtans de voorbije jaren al een consensus was bereikt.*

In september 2011 zette de Vlaamse regering het licht op groen voor Brabo 2 met onder meer de langverwachte heraanleg van de Noorderleien (die aangekondigd “naadloos” moest aangevangen hebben na de voltooiing van het zuidelijke gedeelte). Sindsdien hebben het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM), Stad Antwerpen en De Lijn voorbereidingen getroffen om voor dit complexe project de gunningsprocedure op te starten.

Het project Brabo 2 wordt gerealiseerd via een PPS. Na een aankondigingsbericht stelden 5 consortia zich kandidaat voor de opdracht:

- * THV **Tram voor A** bestaande uit: CFE NV, DIF INFRA 3 PPP 1 Luxembourg, Frateur-De Pourq en Taveirne
- * THV **Tramstad** bestaande uit: BAM PPP PGGM Infrastructure Coöperatie en CofelyFabricom
- * THV **Tram 1** bestaande uit: Jan De Nul, Heymans Nederland, Strukton Finance Holding België en DG Infra+
- * THV **Brabo Connection** bestaande uit: Denys, Besix Group, Macquarie Capital Group Ltd en Stadsbader
- * THV **Wattman** bestaande uit: Franki Construct, ASWEBO, Participatiemaatschappij Volkerinfra PPP en PMF Infrastructure Fund

Door de goedkeuring door de Vlaamse regering van de biedingsleidraad kan de offertefase worden opgestart. De biedingsleidraad (lastenboek) bevat een samenvatting van de technische, financiële en juridische krachtlijnen op basis waarvan de overige bestekdocumenten zullen uitgewerkt worden. Van zodra ook de stad Antwerpen het bestek heeft goedgekeurd, kan de gunningsprocedure van start gaan.

- (1) MER Milieu Effecten Rapport
- (2) MKBA Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse
- (3) PPS Publiek Private Samenwerking

Brabo 2

Aansluitend (naadloos) op de hoeraberichten die hiervoor geschreven staan, nog wat bijkomende informatie over wat we de komende jaren in Antwerpen mogen verwachten. Een groot gedeelte is nodig voor de stadsontwikkeling van de ruime omgeving van het “Eilandje”. Voor die lezers die niet goed vertrouwd zijn met de Scheldestad: het betreft het gebied noordelijk van de stadskern, rond de oudste dokken en tussen de Schelde en de Luchtbalwijk. Om het met lijnummers te zeggen: het gebied dat aangedaan wordt door buslijnen 1/13, 17, 23, 31, 37, en de bundel 700 naar de Noorderdistricten. Momenteel komt aan de rand in het zuiden tram 7 (Sint-Pietersvliet) en meer noordelijk tram 6 (Metropolis). Daar komt dus verandering in.

Ten laatste in **2019** rijden er minstens 2 tramlijnen door en langs dit gebied. Het hele project hangt nauw samen met de herinrichting van de Leien. Grosso modo krijgt deze verkeersas hetzelfde profiel als het al aangelegde zuidelijk deel.

Er is evenwel één belangrijk gedeelte dat er helemaal anders gaat uitzien. Dat is het “Operaplein” waar het autoverkeer met één rijstrook per richting ondergronds gaat. De tram blijft er naast de premetro (als die ooit vanuit Opera ook in de zuidelijke richting kan bovenkomen) ook aan de oppervlakte rijden. Vanaf Opera/Rooseveltplaats rijdt de tram via de Italiëlei naar de Noorderplaats en dan via de Kempenstraat (naast het Kempisch dok) onder het bestaande viaduct. (Dit viaduct dat sinds het verdwijnen van de spoorverbinding tussen de oude treinsite Antwerpen-Dam en de Schelde, al meer dan 20 jaar geen enkele functie meer heeft, blijft desondanks toch bestaan). Na de onderdoorgang van de brug gaat de tramlijn vervolgens verder naast de Noorderlaan naar het kruispunt met de IJzerlaan en sluit dan aan op de sporen op de Noorderlaanbrug. Hier liggen al enkele jaren opnieuw tramsporen te wachten op ingebruikname. Het gaat dan verder langs de Noorderlaan tot aan het kruispunt met de Havanastraat (de voormalige Kazerne). Nadat het Ekerse district (of zijn inwoners) al een veto hadden uitgesproken voor een tram door hun centrum, werd de toekomstige tramlijn al beperkt tot de districtsgrens. Nu gaat er dus opnieuw bijna 2 km af. Een neveneffect van de toekomstige tramlijn is het verdwijnen van alle bussen die nu over de Italiëlei rijden. Die verhuizen dan naar de parallel lopende as langs de Van de Wervestraat en het Sint-Jansplein.

Een tweede tramlijn is de verlenging van lijn 7 (?) via de Rijnkaai, de Amsterdamstraat en de Londenbrug en Londenstraat naar de Noorderplaats. Er komt vanaf de Londenstraat ook nog een aftakking langs de oostzijde van het Kattendijkdok tot de omgeving van de Mexicobrug. Aan de Noorderplaats/Londenstraat komt er een knooppunt tussen de beide lijnen. Merkwaardig is de berichtgeving in een Antwerpse krant waarbij er nog sprake is van het Tolhuis en het aldaar gesitueerde eindpunt van lijn 4. Uw dienaar heeft daar sinds 1 september 2012 geen tram van lijn 4 mogen gebruiken (foei berichtgeving dagblad!).

Aan de zuidzijde van de Leien, de Bolivarplaats, komt er een verbinding langs de Brusselstraat naar de “draailus” Brederodestraat. Weeral mis: zoiets noemt of heet “keerlus”.

Welke lijnen waar gaan rijden is nog niet geweten, maar we gokken alvast op een lijn 1 in noordelijke richting, een verlenging van lijn 7 en tenslotte lijn 4 via de Brusselstraat zodat ook het Museum voor Schone Kunsten opnieuw bediend wordt. (zie ook bij spoorwerken).

Reclamestrams

- 7029 Captain Morgan sinds september 2013; ex Base
- 7044 Leonidas sinds november 2013; ex Univ. Antw.
- 7049 ING sinds november 2013; ex Omoda
- 7051 Disney Channel sinds september 2013; ex AXE
- 7051 Guinness Records sinds oktober 2013; ex Disney
- 7053 Bompard sinds oktober 2013; ex Beobank
- 7201 Vier-TV sinds oktober 2013 (vernieuwde versie)

De 7044 heeft opnieuw integraal overkleefde ramen, behalve op de voorruit natuurlijk. Volgens de verantwoordelijken is de techniek nu zo ver gevorderd dat de reizigers geen hinder meer ondervinden van overkleefde ramen. Hiermee werd een Vlaams decreet dat een verbod op dergelijke reclame instelde, teniet gedaan. Eenzelfde operatie is overigens ook gebeurd met het Vlaamse decreet dat stipuleerde dat een tram "slechts" 50 jaar oud mag worden. Omdat men blijkbaar vergeten was om tijdig nieuwe trams te bestellen werd het decreet dan ook aangepast aan de nu heersende toestand.

De eerste reeksen PCC-trams worden binnenkort dan ook 55 jaar en ze zijn nog altijd onmisbaar!

Reuzenpijp en Noorderlijn

Nog wat bijkomende informatie in verband met de hiervoor beschreven tramverbinding via de Leien en de Noorderlaan in de richting van Ekeren. In het informatieblad van de stad Antwerpen wordt het hele project gecatalogeerd onder de naam "Noorderlijn" dat kadert in het Masterplan 2020 om de mobiliteitsknoop in en rond Antwerpen te ontwarren.

Het geheel wordt in goede banen geleid door de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) en ingenieur Frank De Schutter die in de jaren '80 betrokken was bij de bouw van de tramtunnel tussen Opera en Astrid. In die tijd was Antwerpen toonaangevend wat de ondergrondse bouwmethodes betrof inzake tunnelbouw. Zo kwam in 1983 de bewuste tramtunnel in ruwbouw gereed, inclusief een keerlus onder de Rooseveltplaats. Zoals we allen weten is dit ondertussen al 30 jaar geleden en heeft er nog nooit een tram doorgereden. Daar komt in het voorjaar van 2015 eindelijk verandering in.

Deze tunnel sluit aan station Astrid aan op de koker richting Deurne en Wommelgem. De tunnel (gekend als Reuzenpijp) loopt onder de Carnotstraat, de Tunhoutsebaan en de Stenenbrug en komt boven de grond aan de Herentalsebaan.

Ter hoogte van de Kerkstraat ligt er een aftakking richting Schijnpoort ook al vele jaren ongebruikt bij. In Nieuwslin van september 2013 stond een artikel over deze werken aangevuld met een schema van de tramkokers die respectievelijk in gebruik zijn, in de afwerkingsfase en deze klaar in ruwbouw. De Reuzenpijp loopt hier wel degelijk tot Opera en negeert hiermee de ondergrondse lus onder de Rooseveltplaats.

Er leefde bij sommige bewoners al de gedachte van een bovengrondse tram- en autobuslose Turnhoutsebaan, met brede fietspaden en rijkelijk beplant met bomen. Daar komt voornamelijk niets van in huis. Ook na de ingebruikname van de Reuzenpijp blijven lijn 10, 24 en de vele buslijnen nog door deze straat rijden. We kunnen alleen maar hopen dat er de volgende jaren ook snel werk wordt gemaakt om ook trams via de koker Kerkstraat (en de nu ook ongebruikte helling aan het Foorplein voor lijn 10) te laten rijden. Tegen 2016 (als we dit goed interpreteren wil dit zeggen, amper negen maanden later, maar dat zal wellicht te optimistisch zijn) moet ook de toegangshelling in de richting Zuid, op de Frankrijklei, klaar zijn.

Minder goed nieuws wat betreft de Noorderlijn. Al vele jaren leefde de gedachte om de zowat 50 jaar geleden verdwenen buurtspoorweglijnen in ere te herstellen. Weliswaar niet meer tot aan Zandvliet of Kapellen/Putte zoals weleer, maar alvast tot Hoevenen.

Helaas, ondanks alle studies en plannen zal dat er voornamelijk niet van komen. Niet enkel Hoevenen bleek een gemeente te ver, en het werd al spoedig "maar" tot Ekeren-Leuvenberg. Voor dit Antwerpse district bleek een tram door de drukke Kloosterstraat een onoverkomelijk obstakel. Dan maar weer een stukje korter, tot de aan de Markt. Voor sommigen nog te moeilijk, dus nog wat krimp en de terminus komt nu ter hoogte van de Ferdinand Verbieststraat (huidig eindpunt van buslijn 33). De tram komt dan niet meer in Ekeren, maar slechts tot aan de districtsgrens en juist daar begint de bebouwing. Is het nu een politiek spelletje, of één of andere besparing, maar de tram zal uiteindelijk slechts tot Luchtbal-Kazerne rijden.

Het protest dienaangaande van enkele bewoners ten gunste van de tram is hoopvol, maar of ze het besluit kunnen terugdraaien blijft nog een vraagteken. Blijkbaar zijn er nog steeds anderen die het trauma van de "boerentram" nog altijd niet te boven zijn gekomen.

SPOORWERKEN**Bredabaan**

Sinds de ingebruikname op 2 september van de nieuwe sporen is er weinig voortgang te bespeuren.

Half november werd er gestart met de aanleg van de spoorboog vanuit de Frans De l' Arbrelaan linksaf in de richting van de Bredabaan, die de trams moet toelaten om terug te keren richting stadscentrum.

Meer ter anekdote, toch deze (bovenleiding) paal van een verhaal. Op de hoek van de Groenendaallaan en de Bredabaan was het voorzien om een paal te plaatsen. De ontwerpers hadden in theorie de nodige ruimte voorzien voor de voetgangers, maar waren helaas uit het oog verloren dat de verdiepingen van het hoekpand boven dat voetpad komen. Hierdoor kan de bewuste paal 124 niet geplaatst worden en wordt er nu nog (tijdelijk) dankbaar gebruik gemaakt van de antieke ophangpunten, nog stammend uit de NMVB-tijd. Ook een armatuur van een nieuw geplaatst verkeerslicht kreeg al een kusje van een indrukwekkende tram vanuit Merksem in de richting van de stelplaats PAL. Een tramliefhebber-hobbyist weet dat een tram uitzwaait, niet enkel voor- of achteraan, maar ook tussen de draaistellen of onderstellen. Een tekenprogramma (of zijn operator) weet dat blijkbaar niet. Zie ook de steen des aanstoots in RR 2013-2 blz. 13.

Op zondag 24 november werd een tweede overloopwisselverbinding geplaatst ter hoogte van de Komiteitstraat. Tijdens die werken werden de lijnen 2 en 3 afgeleid naar de stelplaats PAL en reed er die zondag een Pendelbusdienst tussen de Groenendaallaan en Keizershoek. Bij een volgende fase (in 2014) zullen de trams dan tijdelijk over een enkelspoor richting Keizershoek rijden.

Ruggeveldlaan

In november werden de eerste palen geplaatst in de Florent Pauwelslei, onderdeel van de verbinding tussen de August Van de Wielelei en de Herentalsebaan. Ook naast de snelweg krijgt de trambedding in de richting van P+R Wommelgem stilaan vorm.



West - Vlaanderen

Kusttram moet icoon worden

In juli, bij de voorstelling van het zomerprogramma van De Lijn West-Vlaanderen, pleitte directeur Luc De Man voor een **nieuwe** kusttram. Nog in 2014 neemt de bevoegde minister hierover een beslissing.

De vervoersmaatschappij kreeg de voorbije maanden heel wat kritiek in verband met de verouderde en soms falende tramstellen (zie ons vorig nummer pagina 11). Volgens de bewindvoerder lag de schuld zeker niet bij De Lijn maar wel aan de lange en koude winter. Bovendien kon men niet over voldoende reservetrans beschikken. Alsof dit nog niet genoeg was staken ook de burgemeesters van de kustgemeenten hun ongenoegen niet onder stoelen of banken. Zij zien dus liever de bovengrondse leidingen verdwijnen in hun gemeente. Sommigen willen de tram ondergronds laten rijden, anderen zoeken het hogerop mits de constructie van een monorail. Beide ideeën hebben onzes inziens toch ook belangrijke nadelen in deze voor weerfenomenen gevoelige streek. De trams daar in tunnels steken is riskant wegens overstromingsgevaar. Een al even gevaarlijk element zijn de meermaals optredende stormen met vrij hoge windsnelheden en daar is een in de hoogte rijdend of opgehangen voertuig erg gevoelig voor. Ook het ondergronds brengen van de voeding is niet zonder gevaar voor onderbreking van de exploitatie. De voorbije 10 jaar zijn dergelijke systemen in vele Franse steden met wisselend succes in gebruik genomen, maar dan wel over beperkte afstand. De kustlijn heeft nu al snel last van opwaaiend zand, met alle gevolgen vandien.

De hiervoor aangehaalde voorstellen van de burgervaders zijn moeilijk te realiseren, maar zetten zowel De Lijn als de minister aan tot nadenken.

De directeur stelde dat de kusttram het icoon van de Kust moet worden, net zoals men New York associeert met zijn Yellow Cabs (taxi) of London met zijn dubbeldekbussen. De directeur stelde verder dat de huidige trams gemiddeld 33 jaar oud zijn en extra zorg nodig hebben. Hij pleit voor nieuwe tramvoertuigen die bijdragen aan de verdere duurzame en kwalitatieve uitbouw van de kust.

De minister stelde voor om een inhaalbeweging uit te voeren door 13 miljoen € te investeren. Dat zou gebeuren op twee vlakken. Enerzijds met de vernieuwing van de sporen en de verbetering van doortochten in de verschillende gemeenten. Anderzijds is er de grondige opknappbeurt van 13 trams na het zomerseizoen. De beslissing of ook de andere trams deze opfrisbeurt krijgen, of dat er gewoon nieuwe trams komen, zou in het najaar vallen.

Voorjaarsuitstap
Rotterdam en Den Haag
Zaterdag 17 mei 2014
Houd deze datum vrij



Oost - Vlaanderen

Tramlijnen 21 en 22

Op maandag 16 september 2013 gingen de werken van start voor de verlenging van de Gentse tramlijnen 21 en 22 in de richting van Zwijnaarde.

Omdat bouwen ook afbreken betekent gaan alvast acht woningen langs de Heerweg-Noord, tegen de vlakte.

Voor de verlenging van de tramlijn, die momenteel zijn eindhalte heeft op de Zwijnaardsesteenweg moeten er alvast nieuwe bruggen over de nabijgelegen Ringvaart en de E40 worden gebouwd. Omdat de tram via de Heerweg-Noord gaat rijden verdwijnen daar parkeerplaatsen en komt er ter compensatie een nieuwe buurtparking. Aanvankelijk verwacht De Lijn weinig hinder tijdens de werken.

De verlenging brengt de tram naar het centrum van Zwijnaarde, waar een keerpunt (zal wel een kopeindpunt zijn) komt, in eerste instantie zal er gewerkt worden aan de nieuwe bruggen, later volgt dan de heraanleg van de Heerweg-Noord inclusief transporen.

Hiermee komt er eindelijk schot in de investeringspolitiek van De Lijn in Gent. Het is al van de verlenging van lijn 1 naar Flanders Expo in 2005 geleden dat De Lijn nog een dergelijke investering deed in een lijnverlenging.

Tramlijn 3

Ook de transporen in de Belfortstraat zullen worden gelegd ter gelegenheid van de heraanleg van die straat. Deze maken deel uit van de vertramming van lijn 3.

Tramlijn 4

Lijn 4 wordt verlengd tot het Universitair Ziekenhuis via de Pintelaan. Bij deze werken wordt deze baan ook volledig heringericht. De werken starten nog dit jaar en zouden klaar moeten zijn in het voorjaar van 2015.

Tramlijn 7

Een ander groot project is de vertramming van lijn 7 tussen Sint-Denijs-Westrem en Lochristi (*).

Hiervoor peilde de stad Gent naar de mening van de omwonenden langs het geplande traject. Dit onderzoek moet later uitmonden in een milieueffectenrapport.

(*) waarop wacht men dan nog om transporen te leggen tussen Lochristi en Beveren, met gezamenlijke exploitatie van Oost-Vlaanderen en Antwerpen?

PaGaS

Het einde van de vernieuwing van de straten in het Gentse centrum (zie RR 2012/1 blz. 17) waarbij het Gentse tramnet grondig gehinderd wordt, komt nu stilaan in zicht. Wellicht verdwijnt op dat moment de tijdelijk ingestelde lijn 24 dan uit het stadsbeeld.

Traminzet

Nog regelmatig zouden PCC's van de oudste reeks ingezet worden tijdens de spitsuren. Ondertussen zou de aan de kust achtergebleven Gentse Hermelijn opnieuw naar zijn thuisstad zijn gebracht om daar de diensten te helpen versterken.

In de vorige RR brachten we nog in grote lijnen het relaas van de spoorwerken gedurende het weekeinde van 31 augustus en 1 september 2013. Ter illustratie en verduidelijking hiernaast nog enkele beelden.

Er werd van de gelegenheid gebruik gemaakt om voor een volgende fase al een wisselverbinding in te bouwen ter hoogte van het kruispunt van de Bredabaan en de Nieuwdreef. Op 24 november werd er ter hoogte van de Komiteitstraat een tweede exemplaar geplaatst.

Duidelijk te zien zijn de twee slingers tussen de nieuwe en de oude bedding. Bredabaan 1 september 2013.



De foto's op deze bladzijde:
Luc Couscheir.

Na de spoorwerken was het tijd aan de dienst bovenleiding om de oude rijdraad te verwijderen en nog enkele kleine aanpassingen door te voeren. Op de foto de twee MAN/Hilton-wagens 7958 en 7959, allebei aan het werk op hetzelfde ogenblik en plaats. Hoek Bredabaan en Frans De l'Arbrealaan, 1 september 2013.



De duisternis was al ingevallen toen PCC 7160 van stal werd gehaald voor de proefritten. De tram vertoonde enige nukken waarbij hij de sporen van lijn 6 blokkeerde. Gelukkig kon de bestuurster van een passerende 6 de tram terug tot bewegen, euh.. bewegen. Links op de foto de bewuste hoek met luifel van het hoekhuis, met paal 124 en NMVB-anker. Hoek Bredabaan en Groenedaallaan, 1 september 2013.





Om het nieuwe wegdek en de nieuwe tram- en busbedding op de Bredabaan te kunnen aanleggen, dient eerst de oude bedekking uit beton te worden verwijderd. Om het uitbreken te vergemakkelijken werd de betonlaag vooraf gebroken: daarvoor zorgt dit merkwaardige apparaat met z'n 4 hydraulische stempels, die om en om en op en neer telkens een stevige dreun geven op de ondergrond (met bijpassend gedonder)! Beslist geen karwei om 's nachts uit te voeren!

Foto: Eddy Cassiers, 8 augustus 2013.



Al meerdere maanden staat PCCI 7021 in de oude werkplaats van Hoboken opgebokt en volledig ontdaan van zowat alle bruikbare onderdelen op zijn ongewisse toekomst te wachten. Er bestaan intenties om deze voormalige MIVA Centrale Werkplaats in de toekomst meer te gebruiken voor het stallen van museummaterieel.

Foto: Eddy Cassiers, 31 augustus 2013.



Op 12 november 2013 was de aanleg voor de nieuwe tramverbinding naar P+R Wommelgem op de Ruggefeldlaan al zo ver gevorderd dat zelfs de eerste bovenleidingsmasten al staan.

Foto: Luc Couscheir.



Tramlijn 62, een zorgenkink voor de MIVB

Deze lijn werd in september 2011 in dienst gesteld tussen Da Vinci en Wel-doeners. De lijn loopt over de in 2010 aangelegde dienstsporen op de Leopold III-laan voor de bediening van de stel-plaats Haren.

Aanvankelijk zou deze lijn het nummer 26 krijgen, maar de NMBS-lijn loopt in die omgeving praktisch evenwijdig met de nieuwe tramlijn en om verwarring uit te sluiten werd het dus 62.

De lijn werd aanvankelijk uitsluitend bediend met de omstreden 2000-en met hun luidruchtige draaistellen. Dit wekte nogal vlug wrevel op bij de lokale bevolking nabij de nieuw geplaatste verbingsbocht van het Meiserplein. Spoedig werd hier een snelheidsbeper-king ingevoerd. Kleine mobiele bareeltjes zoals bij werven werden hiervoor geplaatst om te verhinderen dat de trams te snel zouden rijden.

Naar aanleiding van de gemeenteraads-verkiezingen in 2012 ging de burge-meester van Schaarbeek zich met het probleem bezighouden. 2000-en zijn weliswaar luidruchtig in bochten en bij het overschrijden van kruisingen en wissels, maar het zijn wel moderne lagevloertrams met geringe capaciteit, hetgeen overeenkomt met de behoefte. 7700-en op de nieuwe lijn, vond de MIVB niet ideaal en de nieuwste 3000-en konden op andere lijnen beter benut worden. Voorlopig veranderde er niets, tot in augustus 2013 de burgemeester in actie schoot en dreigde met een totaal verbod voor de 2000-en.

Het juridische getouwtrek werd in september beslecht waarbij niemand gezichtsverlies leed en de MIVB de 2000-en niet helemaal van lijn 62 moet houden.

De bocht aan het Meiserplein wordt aangepast en lijn 62 rijdt voortaan 's avonds, op zaterdag tot in de late voor-middag en 's zondags de hele dag met 3000-en. Vanaf maart 2014 wordt lijn 62 op sommige ogenblikken ook verlengd naar het Kerkhof van Jette via de lijnen 25 en 93. Mogelijk betekent dit de aanloop tot een al jaren geplande O-W-lijn, waarvan lijn 62 een groot onderdeel wordt.





foto's op de bladzijde hiernaast

PCC 7789 met de nooit gebruikte lijnfilm voor lijn 26. Aan de halte wordt wel de lijn 62 aangekondigd. 12 maart 2011, tijdens onze VeBOV-rit.

MIVB 2036 wordt in de luidruchtige bocht aan het Meiserplein door middel van bareeltjes op snelheid gehouden. Augustus 2012.

MIVB 3116 in de Rogierlaan (nabij het Meiserplein). De ideale overstaphalte tussen lijnen 25 en 62. Naast de geluidsoverlast van de 2000-en is ook dit 3^e spoor een doorn in het oog van de buurtbewoners en de burgemeester. 3 november 2013.



Tenzij anders vermeld zijn al de foto's op deze bladzijden van Raf Bonte.

foto's op deze bladzijde

Speciaal voor de vervangingsdiensten bij spoorvernieuwingswerken heeft de MIVB een aantal autobussen in een speciale livrei gestoken. Het zijn de oudste autobussen A500 uit 1991, die tot voor kort nog gebruikt werden voor speciale diensten. Hierbij verviel de middendeur en kregen ze een extra rij zitplaatsen. Omdat ze niet meer over de noodzakelijke apparatuur beschikken (stempelautomaten/MOBIB) rijden ze gratis voor de (tram)reizigers.

Pendelbus 8316 op lijn 82 Beekkant – Berchem Station.

Metrostation Beekkant, 24/10/2013.

Tijdens de weekends rijden er op deze nieuwe lijn voornamelijk 7900-en, aangevuld met enkele 3000-en.

PCC 7960 van lijn 93 op 3 november 2013 in de Vooruitgangstraat.

Grotendeels onzichtbaar tijdens het daglicht is de slijptrein van de firma SPENO, die jaarlijks op het MIVB-net wordt ingezet.

Op zondag 20 oktober 2013 staat de SPENO SSR16M-1 afgesteld aan de Esplanade. Het tractievoertuig staat verscholen onder de voetgangersbrug. Foto: Luc Couscheir.



Even de grens over: Metz

We streven er in Rail-Revue altijd naar om ons (bijna) uitsluitend op het Belgisch openbaar vervoer te focussen, of op die plaatsen waar er op één of andere manier toch een link met ons land is. Nu deed de opportuniteit zich voor dat er op 5 oktober 2013, in Metz (spreek uit als “mes”) in het noordoosten van Frankrijk, een nieuw vervoerssysteem werd ingehuldigd. Dat hierbij gebruik wordt gemaakt van Belgisch materieel was voor ons aanleiding om op verkenning te gaan. Metz, gelegen aan de Moselle (Moezel) en hoofdplaats van het gelijknamige departement, ligt op een 300-tal kilometer van Brussel. Naast de historische binnenstad is er onder meer ook een “bijhuis” van het hypermoderne Centre Pompidou. Toen twintig jaar geleden de heropstanding van de tram in Frankrijk in volle gang was, kwam het stadsbestuur tot de conclusie dat een echte tram toch wat zwaar zou uitvallen. Er werd uitgekeken naar alternatieven zoals de geleide (trolley-) bus.

Ondertussen was gebleken dat de omschakeling van gewone trolleyexploitatie naar de geleide versie in het nabij gelegen Nancy, toch geen onverdeeld succes was. Naast het overgaan van trolley naar diesel op een aantal trajecten, waarbij er gewoon als bus gereden werd, bleek al binnen het jaar dat het steeds op dezelfde plaats rijden met de luchtbanden al spoedig zorgde voor echte “spoorvorming” in het wegdek. Vooral bij nat weer zorgde dit voor echte regen-goten. De trolleybusdraden werden hier behouden en zorgden in Nancy voor de stroomvoorziening. (In Caen is er een soortgelijk systeem waarbij de geleiderail dienst doet voor de stroomafvoer en de enkelvoudige draad voor de toevoer. De voertuigen hebben hier dan ook een pantograaf en er zijn zelfs enkele wissels in de geleiderail ingebouwd.) Metz waagde zich niet in dit avontuur en hield het bij een BHNS wat staat voor Bus à Haut Niveau de Service. Vertaald wil dit zeggen: buslijnen met hoog dienstbetoon. Zowat alle straten in en om de stad kregen een grondige facelift en er kwam ook een heel nieuw verkeerscirculatieplan. Het gewone autoverkeer werd geweerd en de BHNS rijdt er nu voor vrijwel 100% over een voor het grootste deel fysiek echt afgescheiden bedding. In het centrum van de stad zijn de straten enkel toegankelijk voor de Mettis en de andere buslijnen. Op de toegangswegen wordt de bedding beschermd met niet-overschrijdbare boordstenen. Buiten de stad werden er zelfs, geheel parallel aan de straten, nieuwe wegen aangelegd. Opvallend hierbij is de grote breedte, zeker in de toch soms krappe bogen, waardoor de BHNS toch wat meer plaats nodig heeft dan een trambaan.

De Mettis rijdt op de lijnen A en B. In feite is het slechts één enkele lijn die aan de buitenrand van de stad telkens vertakt naar twee aparte terminussen. Op het gemeenschappelijk traject passeert er - ook op zaterdag - alle vijf minuten een voertuig. Naast de twee Mettis-lijnen rijden er in Metz nog vijf hoofdbuslijnen (1-5), zeven aansluitende lijnen (Citeis 11-17), zes navettelijnen voor lokale wijkbediening. Aan de achterzijde van het SNCF station eindigen de streeklijnen aan het P.E.M. wat staat voor Pôle d’ Echanges Multimodal (lijnen 101-113). Op deze plaats kan er vlot overgestapt worden tussen trein-, stads- en streekvervoer.

Van de gelegenheid werd gebruik gemaakt om het elektronische ticketingsysteem te introduceren. Automaten staan aan de halten. Een dagkaart heb je voor 4,00 € De twee lijnen A en B hebben de commerciële naam METTIS.

VAN HOOL Exqui.City

Wellicht vraagt u zich af waar die beloofde Belgische link is? Metz verkoos voor zijn lijnen A en B voor de nieuwe uit de fabriek van Lier-Koningshooikt. De Exqui.City wordt geproduceerd in twee verschillende lengten, 18 en 24 meter. Er zijn verschillende aandrijvingen mogelijk zoals elektrisch als trolleybus, Fuel Cell, Inductief, Diesel-Hybrid of CNG-Hybrid. In Metz rijdt de Diesel-Hybride versie van 24 meter. Aan Genève worden 33 trolleys van 18 meter geleverd.

Technische fiche:	24 m	18 m
lengte	23,82	18,61
breedte	2,55	2,55
hoogte	3,30	3,30
hoogte binnen (passagiers)	2,28	2,28
wielbasis in meter	6,6/6,71/6,71	6,6/4,9
overhang vooraan	1,90	1,90
overhang achter	1,90	3,40
aankomst- en vertrekhoek	7°7'	7°7'
draaistraal	12,15	12,15
draaistraal tussen boordstenen	11,40	11,40
binnenste straal	5,19	5,19
leeggewicht (in kg)	22750	18100
aantal deuren	4	4
Bandenmaat 275/70-R22,5	12 stuks	10 stuks
vloeroppervlakte in m ²	19,4-30,5	17,2-22
zitplaatsen	61-28	44-29

- De wielen van de achteras zijn meedraaiend.
- De motor is achteraan geplaatst.

De exploitant heeft dus een ruime keuze in de inrichting van de voertuigen, zowel wat de aandrijving als wat de capaciteit betreft.

Metz koos duidelijk voor comfort met een lengte van 24 m en een binneninrichting voor 40 zittende en “maar” 115 reizigers. **Dat is amper enkele reizigers meer dan wat er bij ons in een 18m gelede bus gepropt wordt.** Er is plaats voor twee rolstoelen. Van de Fransen is het geweten dat zij oog hebben voor comfort en design. Van Hool zorgde voor een moderne opbouw. Ook het interieur oogt heel aangenaam. Een opvallend iets zijn de kleuren waarin de voertuigen zijn besteld en geleverd. Dezelfde kleuren voor het exterieur werden ook binnen gebruikt, tot de nummers in de afgesloten stuurpost toe. Onnodig te zeggen dat er veelvuldig gebruik werd gemaakt van ledverlichting.

Eerste indrukken:

Ondanks dat de hemelsluizen op 5 oktober volop openstonden, was de belangstelling vanwege de bevolking (de Metsers?) overweldigend. Er was bovendien gezorgd voor de nodige randanimatie en natuurlijk ook gratis tickets. De vooropgestelde dienstregeling kon dan ook niet gehandhaafd worden. Een hopelijk (tijdelijke) bron van ergernis waren de uitschuifbare oprijplaten. Door de massale belangstelling en dito belasting bleven deze meermaals geblokkeerd liggen op de perrons. Oplossing werd gevonden met de reizigers te verzoeken om zich naar de niet-deurzijde te verplaatsen waarna het probleem zich vanzelf oploste.

In Metz hanteert men een voertuignummering waarbij de eerste twee cijfers naar het jaar van ingebruikname refereren. De Exqui.City's kregen de nummers 1301-1327. Er werden telkens 7 stuks geleverd in rood, blauw en groen en 6 stuks in het geel.



De Exqui.City's werden geleverd in diverse kleuren.

- 1301-1307 in rood-rose
- 1308-1314 in blauw
- 1315-1321 in groen
- 1322-1327 in geel-oranje

De groene 1315 staat op de voorpagina.

Eén van de Exqui.City's die 's morgens de prominenten vervoerde was de rode 1301, getooid met de Europese vlag en de Franse driekleur. Na de middag kwam hij ook in de lijndienst en staat hij aan de halte aan het SNCF station. Metz Gare SNCF, 5 oktober 2013.



Hoe nat het op de openingsdag was, zien we op deze foto van de blauwe 1310 aan het eindpunt van lijn B Université Saulcy. Hier is ook te zien hoe riant de rijbaan in de bogen werd aangelegd. Sommige chauffeurs hadden blijkbaar nog meer ruimte nodig dan andere. De nog jeugdige bestuurster (we zullen ze maar Françoise noemen) passeerde heel vlot en met veel zwier de bogen. Metz Université Saulcy, 5 oktober 2013.



Al de foto's op deze bladzijde:
Luc Couscheir.

Het paradepaardje van Van Hool was ter gelegenheid van Busworld ook in ons land te bewonderen. De gele 1323 stond gedurende deze vakbeurs opgesteld op de Kortrijkse Grote Markt. Je zou bijna kunnen denken dat een Exqui.City een tweerichtingvoertuig is. We kijken hier wel degelijk op de achterzijde waarin de motor onderdak vindt. Het bord 70 geeft de toegelaten snelheid aan. Kortrijk, 22 oktober 2013.

