

# VeBOV-REVUE

kwartaalblad voor spoor-, tram- en bus hobbyisten

met actualiteiten, geschiedenis, techniek en verenigingsnieuws



Derde jaargang Nr. 2016-3

Juli - Augustus - September



ISSN 0773 - 0713

Afgiftekantoor: 9550 Herzele 1

P208887

## COLOFON

**VeBOV-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

**Verantwoordelijke uitgever** **Eddy Cassiers, Voorzitter VeBOV v.z.w.**  
**Zetel van de vereniging** Lambrechtsstraat 43, 2660 Antwerpen  
**Secretariaat** Jan Vandecandelaere, Vredestraat 21, 8750 Wingene  
**Redactie, vaste medewerkers** Eddy Cassiers, Luc Couscheir, Freddy Geens  
**Vormgeving** Eddy Goens  
**Verzending** **Editoo b.v.b.a.**

Overname 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 verantwoordelijke uitgever of per e-mail: [info@vebov.be](mailto:info@vebov.be)

Algemene informatie over onze vereniging is te vinden op het webadres: [www.vebov.be](http://www.vebov.be)

Voor de toevallige lezer van VeBOV-Revue of deelnemer aan één van onze uitstappen: indien u belangstelling betoont voor VeBOV en u VeBOV-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 VeBOV-Revue van het lopende kalenderjaar. U kan vrijblijvend deelnemen aan door VeBOV ingerichte uitstappen en bijeenkomsten.

**Lidgeld 2016: België € 23,00 en andere landen € 27,00.**

Bedrag over te maken op rekening van Bpost Bank ten name van VeBOV v.z.w.

Lambrechtsstraat 43, 2660 Antwerpen

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

### Inhoud van dit nummer:

|                              |    |
|------------------------------|----|
| Colofon                      | 2  |
| Verenigingsnieuws            | 3  |
| Spoornieuws                  | 4  |
| Toekomstig tramnet Antwerpen | 8  |
| Even de grens over           | 12 |
| Mobovaria                    | 16 |

### Werkten mee aan dit nummer:

|               |                       |
|---------------|-----------------------|
| Eddy Cassiers | Stefan Justens        |
| Luc Couscheir | Bob Morren            |
| René D'hondt  | Noël Suys             |
| Freddy Geens  | Johan Tyssens         |
| Eddy Goens    | Alfons Vanderstraeten |

Afsluitdatum voor redactionele bijdragen volgend nummer: **15 november 2016**

Kijk ook eens op [www.vebov.be](http://www.vebov.be) of op de facebookpagina Vebov : Vereniging van Belangstellenden in het Openbaar Vervoer



## VERENIGINGSNIEUWS

Wanneer u dit nummer van VR leest is de herfst weer volop in het land en daarmee ook het einde van de officiële zomervakantie. Wij hopen dat u een prettige tijd met mooie herinneringen gehad hebt. Anderen zullen misschien liever in het najaar een verlofperiode inplannen.

Hebt u bij uw vakantiesouvenirs ook foto's van trein, tram en/of bus meegebracht, denk dan eens aan onze maandelijkse bijeenkomsten. Misschien is een avond een voordracht geven wel eens iets voor u? Wij zoeken alvast nog kandidaten voor 27 januari en 24 februari 2017.

### VeBOV verjaart! En wordt 40!

Op zaterdag 17 september was het zover toen we onze lang verwachte veertigste verjaardag vierden met een verrassings-uitstap en een receptie. Vijftig genodigden hadden zich vrij snel aangemeld om aan onze verjaardag deel te nemen.

Plaats van afspraak was Berchem Station. Omstreeks 10u45 vertrokken we met twee mooie historische NMVB-bussen, de 2274 en de 2356 van Nostalbus, richting Aartselaar, waar we een foto stop hielden voor de plaatselijke molen, tot groot (on)genoegen van de automobilisten. Daarna ging het rechtstreeks naar de De Lijn-stelplaats van Dilbeek voor een korte line-up. Van daar was het nog slechts een boogscheut naar de tramsite van Schepdaal. Hier werden we warm onthaald door de mensen van Herita en onze leden Pierre en Roger. We konden onze harten ophalen aan de prachtige opstelling van de verschillende rijtuigen in een aangepast kader. De AR 193 maakte zelfs enkele pendelritten voor ons. Na een emotioneel afscheid reden we via Ternat, Asse en Merchtem naar "Taverne Het Leireken" in Steenhuffel.

We volgden op deze route min of meer een gedeelte van de opgeheven spoorlijn 61 Antwerpen-Zuid – Boom – Willebroek – Londerzeel – Opwijk – Aalst. In het oude stationsgebouw van Steenhuffel konden we op een kleine receptie hapjes en drankjes tot ons nemen en lekker bijpraten als afsluiter voor deze geslaagde dag. Op deze regels hoort nog een meer dan hartelijke dank aan ieder die deze verjaardag heeft mogelijk gemaakt!



Onze coverfoto's geven een impressie van de 40<sup>e</sup> verjaardag van VeBOV op 17 september 2016. Op de voorpagina de NMVB AR 193 in Schepdaal. Op de achterpagina bovenaan onze bussen aan de molen in Aartselaar en onderaan een zicht op het voormalige station van Steenhuffel. Coverfoto's: Eddy Cassiers.  
Foto pagina 2 en hierboven: Eddy Goens

### Maandelijkse bijeenkomsten

Onze maandelijkse bijeenkomsten vinden nog steeds plaats in de Parochielokalen St. Michiel, gelegen in de Cuyllitsstraat 22A te 2018 Antwerpen (Zuid). Dit is geen openbaar gebouw, u drukt op de belknop "parochielokalen" en er wordt voor u geopend.

Bij een hapje en een drankje hebt u ook de mogelijkheid om bij te praten met hobbygenoten. In 2016 bent u nog welkom op de volgende data: 28 oktober, 25 november en **16 december**.

Voor het komende kwartaal hebben we al de volgende voordrachten gepland:

**28 oktober 2016:** Paul Jacops presenteert ons het eerste deel over de spoorwegen in Portugal.

**25 november 2016:** Paul Jacops voert ons opnieuw naar Portugal voor het tweede deel van zijn boeiende presentatie.

**16 december 2016:** Op de derde vrijdag van december (!) komt William Boeckx met een Oostenrijk-update van zijn vorige presentatie van februari en een korte trip naar Olomouc in Tsjechië.

### Lezersreacties

We ontvingen enkele reacties op het artikel "Kantelbakken" verschenen in VR 2016-2.

De heer René D'Hondt, lidnummer 057, schrijft ons over een ongeval met PCC 7021 van de MIVB: "In juli 1971 was ik 19, en woonde ik met mijn ouders in Schaarbeek, niet ver van de Prinses Elisabethlaan. Ik ben gaan kijken naar het ongeval, de vrachtwagen was al weggetakeld, dat was nog niet het geval met de tram, PCC 7021. Het was indrukwekkend. De bogies stonden nog op de grond, één zelfs nog gedeeltelijk in de sporen maar de wagenbak lag op zijn zijkant! De MIVB was gewend om ontspoorde trams terug in de sporen te plaatsen maar niet in zo een geval! Er werd dus beroep gedaan op een kraan van een gespecialiseerde firma. Ik ben niet blijven kijken naar de afloop maar in mijn verzameling heb ik wel nog een krantenknipsel uit het dagblad 'La Lanterne', de krant die mijn vader nam. Daarin stonden twee foto's (in de typische kwaliteit van toen) van deze tram, die ook nog een personenwagen beschadigd had. De namen en de adressen van zowel de tram- als de vrachtwagenbestuurder werden vermeld. In die tijd was men nog niet zo bezorgd betreffende de privacy van personen!"

Volgens ons lid Alfons Vanderstraeten zou het best kunnen dat de tram die uit de bocht ging aan de IJzerlaan wel eens de 10084 was. Hij baseert zich op het feit dat hij die Standaard gedurende lange tijd heeft gekend met maar één brandplaat. Het houdt steek: als de tram schuin valt dan is de treeplank het eerste wat aan diggelen gaat. Gietijzeren brandplaat in scherven? Kwijt in de nachtelijke chaos? Fons vertelde nog een bijkomende paragraaf aan het verhaal. Officieel zou die 10084 de laatste dienst op lijn 75 rijden maar omdat er problemen waren met zijn verlichting werd hij ingeruild voor de 9994, die dus ongewild (voor zover een tram dat kan) de laatste bezoeker aan Lillo werd. (BM)

## SPOORNIEUWS

### Exploitatie

#### BENELUX

In de maand mei 2016 reden er tot vier rijkstammen in de BENELUX, of de IC 35, samengesteld uit Belgische I-6 en I-10 rijkstammen en gesleept door een Traxx-loc.

NS heeft haar IC-M rijkstammen die nog in de FYRA kleurstelling reden, gerenoveerd. Ze kregen de klassieke Nederlandse kleuren blauw met gele band, maar naast het NS logo werd er ook de Belgische "B" aangebracht. De Nederlandse Traxx-locomotieven reeks 186 die in de Beneluxdienst rijden zijn voorzien van een geel front en blauwe zijwanden.

Volgens nog niet bevestigde berichten zou met ingang van de volgende nieuwe dienstregeling in december, NS de volledige tractie verzorgen. De NMBS huurt nu de locomotiefreks 28 en NMBS-Technics bouwde deze zomer in de werkplaats Antwerpen-Noord het beveiligingssysteem ETCS/TBL 1+ in omdat tegen het einde van dit jaar ook het geleasede materieel hiervan moet voorzien zijn.

#### EUROSTAR

Met ingang van de nieuwe dienstregeling eind 2017 zou er een nieuwe Eurostarverbinding komen tussen Amsterdam en London. Er zal gereden worden met een motorstel met 16 rijkstammen van het type VELARO E320. Ook het Duitse DBAG had een paar jaar geleden al aangekondigd om een snelle treinverbinding op te starten tussen Frankfurt via Köln en Brussel naar London.

Hiervoor zou de kortere versie van de VELARO ingezet worden. In Brussel zouden de beide stellen gekoppeld of ontkoppeld worden voor hun verdere tocht door de Kanaaltunnel naar of van London. Na de succesvolle proefritten met twee gekoppelde stellen verkreeg DBAG een officiële goedkeuring van de Kanaaltunnel uitbaters.

De instap- en identiteitscontroles voor de Kanaaltunnel gebeuren het efficiëntst in een afgeschermd zone in de terminals zoals nu. Om de beveiliging bij het inchecken te vereenvoudigen, zal er in de belangrijke tussenliggende stations zoals Rotterdam, Antwerpen of Liège niet gestopt worden.

#### TGV

Met de opening van het HSL gedeelte tussen Baudricourt (bij Metz) en Vendenheim (bij Strasbourg), rijdt er vanaf zondag 3 juli 2016 een tweede TGV op de verbinding tussen Brussel en Strasbourg (via Lille, waar er kop wordt gemaakt, en Paris). De rijtijd gaat hierbij van 4u06 naar 3u40.

Voor de vroege vogels die het eens willen uitproberen volgt hier de dienstregeling.

|                |              |               |
|----------------|--------------|---------------|
| V Brussel-Zuid | 7u17         | 15u17 (nieuw) |
| A Strasbourg   | 10u51        | 19u01 (nieuw) |
| V Strasbourg   | 6u05 (nieuw) | 14u35         |
| A Brussel-Zuid | 9u43 (nieuw) | 18u43         |

## Goederen

### Houttransport

In ons vorige nummer maakten we uitvoerig melding van de spoor aansluiting naar de industriezone Courtil bij Gouvy ten behoeve van het houtverwerkingsbedrijf Pauls.

De overslag van de bomen gebeurde in de beginfase in de haveninstallaties in Monsin bij Liège. Om de kosten te drukken en de transporttijd te verkorten, gaat dit nu gebeuren vanaf een vernieuwde terminal langs de noordelijke oever van het Zeekanaal te Boom (en niet Willebroek, zoals verkeerdelijk gemeld). Hiervoor werd een vele jaren geleden uitgebroken wisselverbinding opnieuw geplaatst. Via een 400m lang stuk spoor gaat het dan naar een kade met daarop twee sporen.

Even de situatie verduidelijken. In de gemeente Boom (een uitgelezen naam voor een houtverwerkingsbedrijf) lopen er twee belangrijke waterwegen. Ten eerste de Rupel, die de rivieren Dijle en Nete verbindt met de Schelde, en het Zeekanaal, dat de Schelde verbindt met Brussel en Charleroi.

Lijn 52 uit Antwerpen kruist net voorbij het Boomse station, via een draaibrug eerst de Rupel en circa 175 meter verder via een klapbrug het Zeekanaal. Daarna splitst de lijn 52 zich rechts naar Puurs en links naar Willebroek waar zij beide aansluiten op lijn 54. Juist tussen die twee bruggen ligt de aftakking die middels een vrij korte boog naar de nieuw aangelegde kade gaat.

Er blijft thans nog de belangrijke vraag langs welke reisweg de treinen hierheen zullen rijden. Een eerste mogelijkheid is via lijn 52 naar Antwerpen. Dit behelst een omweg en ook nog bijkomend kopmaken om verder richting Wallonië te rijden.

Mogelijkheid twee is via de in 1998 geëlektrificeerde, maar nooit gebruikte 2 km lange verbinding boog 52/2 naar Willebroek en Mechelen, ooit bedoeld als omleidingsroute. Al in 2002 is deze verbinding buiten dienst gesteld maar wordt wel verder onderhouden. Nauw verbonden hiermee is het beheer en de bediening van de bruggen, waarvoor in het weekeinde geen personeel is voorzien. Enkel bij de door-tochten van treinen op lijn 52 worden de bruggen voor de scheepvaart gesloten.

Oorspronkelijk was de boog 52/2 een onderdeel van lijn 61 (Antwerpen —) Mortsel-Oude God – Kontich (Dorp) – Boom – Willebroek – Londerzeel – Opwijk – Aalst. Heel recent raakte bekend dat de NMBS van de boog 52/2 zou af willen, zo zou dus enkel de eerste mogelijkheid overblijven om de nieuwe houtterminal te bereiken.

### Liefkenshoekspoortunnel

Door deze tunnel, die ook bekend geraakte onder de naam Antigoontunnel, tussen de aftakking van lijn 59 en het vormingsstation op de rechter Scheldeoever, rijden er op een werkdag nu gemiddeld 55 goederentreinen. Eind 2015 waren dat er maar ongeveer 35 per werkdag.

## Infrastructuur

### Lijn 37

De NMBS moet en zal besparen en één van de gehanteerde maatregelen is het op enkel spoor brengen van soms vrij recent vernieuwde baanvakken.

Het gedeelte van lijn 37, Liège – Duitse grens, tussen Welkenraedt en de vertakking Hammerbrücke met de HSL, zou men tussen eind januari en juni 2017 op enkel spoor brengen. Hier gaat men het A-spoor (richting Duitsland) uitbreken nadat het A-spoor (in de richting Liège) ondertussen werd vernieuwd.

Het uitgebroken spoor is ongeveer 5 km lang. Op dit lijn-gedeelte rijden normaal enkel nog de L-reizigerstreinen tussen Spa-Géronstère via Verviers en Welkenraedt naar Aachen Hbf en sporadisch ook nog eens een omgeleide goederentrein, een Thalys, een ICE of een extra trein.

In vroegere tijden passeerden hier vele internationale treinen zoals de Oostende – Wien Express, de Tauern Express, de Nord Express, TEE's en later de IC's Oostende – Köln.

Vele ouderen onder ons zullen zich uit hun militaire diensttijd nog de beroemde / beruchte DVT Dagelijkse Verlofgangers Trein herinneren. Van Brussel-Noord reed deze via Köln op pare dagen naar Siegen, op de onpare dagen naar Kassel (later maar tot Brakel).

### Lijnen 50A/51A/51B

Op het gedeelte Brussel-Zuid – Denderleeuw van lijn 50A werden het derde en vierde spoor tussen Sint-Katharina-Lombeek en Klein Eiland in dienst genomen en worden de oude tussenliggende sporen en de bovenleiding vernieuwd. Wanneer deze werken achter de rug zijn kan men tussen Brussel en Gent tegen 200km/uur sporen.

Ook tussen Gent (aansluiting lijn 59 uit Antwerpen) en Landegem werden het derde en vierde spoor al aangelegd. Op de aansluitingen na, is het A-spoor naar Brugge al van bovenleiding voorzien, op het B-spoor werden de masten geplaatst. Er staan nog geen signalen. Het is nog enige tijd wachten op de nieuwe wegbruggen of tunnels die de laatste overwegen moeten vervangen.

Verder in de richting van Brugge (vak Beernem – Oostkamp) ligt al sinds vorig jaar de onderlaag van de nieuwe bedding. Of er ook een derde en vierde spoor komen is nog niet zeker. Nu ligt daar de verbindingslijn 50A/5 tussen Oostkamp en Brugge-Goederen die trouwens verder loopt tot het station van Brugge.

Volgens de oorspronkelijke planning had het vak tussen Gent en Brugge al vijf jaar geleden viersporig moeten zijn maar daar zullen wellicht nog eens vijf jaar bijkomen.

In het station Oostende vorderen de vernieuwingswerken gestaag. Begin juli 2016 waren de (oude) sporen 1 tot 3 in dienst. De sporen 4 tot 7 (oud) zijn uitgebroken en er zijn ook al vier nieuwe sporen in dienst genomen (7 tot 10 nieuw). Hierboven werd een futuristisch uitzijnde nieuwe luifel geplaatst. Daaraan aansluitend komt het nieuwe tramstation.

Aan het eindpunt van lijn 51 te Blankenberge is men na de ruwbouw al volop aan de afwerking van het nieuwe station begonnen. Het hele project behelst behalve het nieuwe station ook een hotel en winkelgelegenheden.

Om de uitbreiding van de bestaande vorming in Zeebrugge tot 34 sporen mogelijk te maken, is men druk doende om de twee hoofdsporen van lijn 51A te verplaatsen van aan de omgeving Zwankendamme tot dicht bij het station Zeebrugge.

Van aan de vertakking met de lijn naar Zeebrugge wordt langs lijn 51B over enkele honderden meters gebouwd aan een nieuwe autoweg ter ontsluiting van de haven van Zeebrugge. In het station Knokke heeft Infrabel spoor 1 uitgebroken. Daar blijven nu nog de drie sporen 2, 3 en 4 over. De vermelding spoor 1 staat nog op het oude perron, langs het uitgebroken spoor.

### Lijn 125

Bij het onderzoek na het tragisch ongeval op 15 juni 2016 op lijn 125 Namur – Liège te Saint-Géorges-sur-Meuse (bij het station Hermalle-sous-Huy) is gebleken dat de twee seinen die de verongelukte reizigerstrein passeerde, eerst de twee gele waarschuwingsseinen en daarna ook het rode stopsein, niet met het TBL1+ beveiligingssysteem waren uitgerust.

In het daarop door de Kamercommissie Infrastructuur ingestelde onderzoek gaf de NMBS schoorvoetend toe dat er nog maar 74,4 % van de seinen op het hele Belgische net hiermee zijn uitgerust. Die dekken evenwel al meer dan 90% van de gehele spoortrafiek.

Zeker het vermelden waard is de passage enkele uren voor het ongeval op die plaats, van de lege prestigieuze VSOE-trein van Paris-Est naar Liège-Guillemins. De luxetrein was door een Nederlandse televisiezender afgehuurd voor een rit van Brussel-Zuid naar Venetië.

Omwille van de heersende terreurdreiging was het vertrek naar Liège verplaatst. De trein werd door twee loc's reeks 18 via de lijnen 43, 162 en 167 naar Athus gesleept. Doordat een Belgische 18 niet op het Luxemburgse CFL-net is toegelaten werd de trein in Athus overgenomen door een CFL 3000. Ondanks het terreurniveau in heel het land was er toch uitzonderlijk publiek toegelaten op spoor 1 van het Luikse station.

### Lijn 144

Net zoals op lijn 37 breekt Infrabel in augustus één spoor uit op lijn 144. Het B-spoor (van Jemeppe naar Gembloux) verdwijnt ondanks het feit dat dit B-spoor de voorbije jaren al voor ongeveer 2/3<sup>e</sup> volledig was vernieuwd inclusief nieuwe ballast, dwarsliggers en er op enkele perrons zelfs automaten werden geplaatst.

Aan het te behouden A-spoor daarentegen was nog vrijwel niets gedaan. Op lijn 144 rijden per weekdag slechts 4 P-treinen per richting maar de lijn kent wel meerdere goederentreinen, vooral in de richting van Gembloux. In de andere richting rijden de treinen meestal via Fleurus en Auvelais langs lijn 147. Dit zijn vooral de treinen tussen de Athus-Meuse-lijn en de Havens van Antwerpen of Zeebrugge.

## Lijn 162

Al vele jaren zijn er belangrijke verbeteringswerken aan de gang op de “Luxemburglijn”. Zowel het sporentracé als de bovenleiding worden vernieuwd. Een belangrijk gegeven is in september 2018 de omschakeling van onze klassieke 3000 V gelijkspanning naar de 25000 V wisselspanning.

In de zomer van dat jaar zou er geen treinverkeer mogelijk zijn op het aansluitende lijngedeelte in Luxemburg. Voor het Belgische lijngedeelte voorziet men de volgende planning: in 2021 overschakeling van het vak Arlon – Hatrival en daarna in drie opeenvolgende fases het gedeelte tussen Hatrival en Namur. Tijdens de werken is er wel reizigersverkeer mogelijk op enkel spoor.

Heel die omschakeling betekent wel dat er daarna nog enkel kan gereden worden met tweespanningslocomotieven of -motorstellen. Bovendien moeten ze ook uitgerust zijn met het Luxemburgse veiligheidssysteem MEMOR 2 of ETCS 1. Momenteel zijn het enkel de AM96 (de Deense Neuzen 501 tot 524) en de tweespanningsloc's reeks 13 van de NMBS die in Luxemburg mogen rijden.

## IJzeren Rijn

We zouden hierover eigenlijk al een heel dik boekwerk kunnen schrijven want er is toch weer enig hoopvol nieuws te vermelden.

De Nederlandse Raad van State heeft in een recent arrest een verbod, eerder uitgesproken door een lagere rechtbank, vernietigd. Die had het treinverkeer verboden tussen de aansluiting naar de zinkfabriek en de vertakking met de spoorlijn naar Eindhoven, op het traject tussen Budel en Weert, dat over ongeveer 10 kilometer door een beschermd natuurgebied loopt.

Normaal rijden er geen goederentreinen via Hamont naar Weert en verder. Er is in theorie wel één goederentreinpaar dat van dit gedeelte IJzeren Rijn gebruik zou kunnen maken. Dat zijn treinen tussen de Antwerpse haven en het Nederlands-Limburgse Geleen.

Uiteraard moet de operator een rijpad aanvragen en aan de voorwaarden voldoen om hierop te mogen rijden.

Treinverkeer op het aansluitende gedeelte van de IJzeren Rijn, tussen Roermond en het Duitse Mönchengladbach is vrijwel onmogelijk. Omdat dit in Nederland door een stiltegebied loopt is de bouw van een dure tunnel noodzakelijk.

Duitsland stelt een omleidingroute voor in de richting van het Ruhrgebied. Omdat zowel Nederland als Duitsland geen vragende partij zijn in dit dossier valt het miljarden euro's kostende project ten laste van België, in casu Vlaanderen. En natuurlijk zijn ook onze Waalse broeders geen vragende partij. Zij zouden heel wat inkomsten missen van de 55 km langere Montzenroute die over hun grondgebied loopt.

## Stations en roltrappen

De NMBS gaat ook flink besparen op de nieuwbouwprojecten, vooral dan van de stations.

Zo moet het Mechelse station 10,4% goedkoper worden dan oorspronkelijk begroot op € 109 miljoen. Zowel het stationsgebouw als de bijhorende parking worden minder ambitieus.

Maar omdat er hierdoor zo veel aan het project verandert, wordt het ook noodzakelijk om een nieuwe bouwaanvraag in te dienen. In september wordt de nieuwe bouwaanvraag aangevraagd in de hoop dat die spoedig goedgekeurd wordt.

Ondertussen is de toestand van de infrastructuur zo verslechterd dat er toch nog een investering nodig is voor herstelling van de roltrappen in dit belangrijke station. Hier hangt overigens al geruime tijd een bericht aan de twee roltrappen naar de sporen 1-2 en 3-4, dat men de aandrijving gaat vernieuwen.

Overigens is Mechelen hierin geen alleenstaand geval. Maar liefst 30 roltrappen wachten op vernieuwing of reparatie. Koplopers op deze lijst zijn wellicht de twee exemplaren in Antwerpen-Zuid. Deze staan al van kort na hun plaatsing buiten gebruik en werden vakkundig voorzien van een houten afdekplaat. Een herstelling lijkt steeds minder waarschijnlijk.

Momenteel lopen er op verschillende plaatsen belangrijke nieuwbouw- evenals renovatieprojecten: Gent-Sint-Pieters, Oostende, Brugge, Brussel-Noord en Mons ondergaan een verjongingskuur.

## Infrabel statistiek

We ontvingen nog enkele algemene cijfers over de resultaten van Infrabel.

In 2015 kende Infrabel 1.518.285 rijpaden toe.

Iedere dag rijden er 4160 treinen op het Belgische net, verdeeld tussen 3774 reizigerstreinen en 386 goederentreinen.

Over 2015 verminderde het personeelsbestand met 686 eenheden van 12045 begin januari naar 11359 eind december.

## Rollend materieel

### Ex-Benelux locomotief 1187

Deze machine die al twee jaar terzijde stond afgesteld in Arlon werd door NMBS-Technics verkocht aan NMBS Marketing & Sales, dat sinds 1 januari 2014 verantwoordelijk is voor het historisch patrimonium van ons spoorwegbedrijf, onder andere ook voor het nieuwe spoorwegmuseum TrainWorld in Schaarbeek. Mogelijk was het de 1187 die op de laatste dag van de “oude” BENELUX tussen Brussel en Amsterdam werd ingezet alvorens de FYRA aan zijn kortstondige maar veelbesproken leven begon.

## 2329

Nabij Antwerpen Schijnpoort staat deze locomotief afgesteld op de spoorbrug over de Schijnpoortweg.

## VERJAARDAGEN

Af en toe is het eens leuk om terug in het verleden te kijken. Dan worden we er ongewild aan herinnerd hoe snel de tijd voorbij gaat, waarbij we soms verwonderd zijn "hoe lang het al geleden is". We beginnen het verst in het verleden, nog voor er sprake was van de NMBS.

### 100 jaar: HET VIADUCT VAN MORESNET

In september zal het 100 jaar geleden zijn dat dit viaduct gebouwd werd. Het was op één van de Duitse oorlogslijnen die de bezetter tijdens WO I liet bouwen. Al vele jaren kennen we deze lijn onder nummer 24 Tongeren – Montzen – Aachen -West.

Nog altijd vormt ze een belangrijke schakel voor het goederenverkeer tussen de Belgische havens en het Duitse hinterland. Tijdens het derde weekend in september werden er in Moresnet enkele herdenkingsactiviteiten gehouden.

### 60 jaar: BRUSSEL – LUXEMBOURG ELEKTRISCH

In 1956 kon voor het eerst elektrisch gereden worden tussen de twee hoofdsteden. De elektrificatie van lijnen 161/162 kwam de voorgaande jaren in delen gereed.

Samen met de elektrificatie werden toen ook de 22 inox BUDD-motorstellen AM56, nummers 129-150, in gebruik genomen. Een aantal werd verkocht naar Italië.

### 50 jaar: DE LAATSTE STOOMLOCOMOTIEF

In december 1966 reed er voor het laatst een reizigerstrein getrokken door een stoomlocomotief in België. De 29.013 trok toen de trein van Ath (Wallonië) via Geraardsbergen en Denderleeuw naar Aalst (Vlaanderen) en passeerde hierbij netjes de taalgrens.

De 29.013 behoorde toen tot de stelplaats Aalst met de telegraficode FLS. Spijtig genoeg zijn er (voor zover we nu weten) geen herdenkingsritten voorzien.

Door de draconische maatregelen in verband met het rijden met historisch treinmaterieel op het net van Infrabel, is het quasi onmogelijk om ook het eigen historisch rijdend patrimonium te gepasten tijde in te zetten. In onze buurlanden is dit mits te voldoen aan de geldende reglementering (en verzekering) meestal wel mogelijk.

### 50 jaar: DE EERSTE TREK- EN DUWTREINEN

Met de toen nieuwe diesellocs type 212 (later reeks 62) en rijkstrijken M1 werden voor het eerst trek-duwtreinen gereden op lijn 44 tussen Pepinster en Spa.

### 50 jaar: BRUSSEL – KÖLN ELEKTRISCH EN DE MEERSPANNINGSLOCS TYPE 160 (REEKS 16)

In hetzelfde jaar 1966 werd de elektrificatie van lijn 37 voltooid. Meerspanningslocomotieven type 160 trokken voortaan de treinen tussen Oostende en Köln en de TEE's Brussel – Duitsland. De reistijd ging toen van 3 uur naar 2u20, een winst van 40 minuten. De ICE heeft er nu 1u50 voor nodig.

## 25 jaar: DE LAATSTE HUCKEPACKTREIN

Op 31 mei 1991 reed voor de laatste maal een goederentrein van het Duitse Krefeld via Mönchengladbach – Roermond – Weert – Hamont en Mol naar Antwerpen-Schijnpoort via de historische IJzeren Rijn als het ware. De rit ging toen ook nog verder naar Zeebrugge. De trein werd gesleept door een toenmalige DB diesellocc van de reeks 215.

Eigenlijk is dit een trieste verjaardag, want voor Nederland was het de gelegenheid bij uitsteking om deze (goederen) spooras te sluiten. 25 jaar duurt nu al het getouwtrek om deze spoorlijn en ondanks de grote politieke druk vanuit Vlaanderen is er nog altijd geen uitzicht op een heropening.

Langs Nederlandse zijde zijn het vooral de natuurliefhebbers die zich roeren. Ze ijveren voor de aanleg van een liefst 6km lange en dure tunnel onder het natuurgebied bij Herkenbosch. De Duitse deelstaat Nordrhein-Westfalen stelt van haar kant een alternatieve omleidingsroute voor vanaf de landsgrens nabij Mönchengladbach naar het Ruhrgebied. Ook dit plan vraagt om een enorme financiële input.

Feitelijk is het een gek gegeven dat enerzijds vervoer per spoor goed is voor het milieu maar dat dit anderzijds wordt afgeblokt door andere milieujongens. Had men in 1991 toch nog met één goederentrein blijven rijden, zouden er wellicht minder bezwaren tegen de heropening gerezen zijn.

Er bestond immers al van enkele jaren na de Belgische onafhankelijkheid een verdrag (\*) dat België toeliet om spoorverbindingen met Duitsland (toen Pruisen) via Nederland toe te laten. Uiteraard spelen er ook economische motieven zoals de concurrentie tussen de havens van Rotterdam en Antwerpen en ondertussen vormt de succesvolle Betuweroute een belangrijke schakel tussen de Nederlandse haven en Duitsland.

(\*) De Scheldeverdragen die de vrije doorvaart naar Antwerpen garanderen.

### 20 jaar: DE LAATSTE TEE'S

In 1996 reden de laatste klassieke, gesleepte, internationale EC's, de ex TEE's, tussen Paris-Nord via Brussel en Amsterdam CS. Zij werden opgevolgd door de Thalys.

Aanvankelijk gebruikten ze in België maar een klein gedeelte van de HSL 1. Vanaf de Franse grens reden ze over de nieuwe lijn tot aan de vertakking Antoing en vervolgens via Mons over de lijnen 78 en 96 naar Brussel-Zuid. Na Brussel-Zuid ging het verder naar Brussel-Noord (sporen 3 en 4) en de trage lijn 27E, de feitelijke sporen naar de reizigersbundel van Schaarbeek, tot aan de vertakking Haren-Noord en dan verder via lijnen 27 en 27A naar Berchem.

Daarna gebruikte de Thalys het ringspoor en lijn 12 naar Essen en Roosendaal (zonder er te stoppen) naar Rotterdam, Schiphol en Amsterdam CS. In die tijden was men sneller met een gewone IC tussen Brussel en Antwerpen. Het is maar sinds de opening van de Antwerpse noord-zuidtunnel in 2009, de opening van de HSL 4 ten noorden van Antwerpen en de Nederlandse HSL-Zuid, dat men echt van een snelle treinverbinding kan spreken. In Nederland zijn er stops in Rotterdam, Schiphol en Amsterdam CS.

## TOEKOMSTIG TRAMNET ANTWERPEN

### De relevante feiten en datums in primeur

#### INLEIDING

“Het ging vooruit, het ging verbazend goed vooruit”, zong Raymond van het Groenewoud ooit. En dit is ook het geval met de heraanleg van de Noorderleien en alle daarop geënte nieuwe tramtrajecten. De werven volgen exact de planning of staan zelfs voor op de planning. Nog nooit eerder zagen we een werf van zulke omvang die perfect gecoördineerd is. De informatie naar de reizigers en bewoners staat op punt ([www.noorderlijn.be](http://www.noorderlijn.be)). Ook nog nooit eerder zagen we een vervoersmaatschappij zo snel nieuw aangelegde infrastructuur in gebruik nemen. En tevens is de vlotte samenwerking met het Stadsbestuur en stadsdiensten van nooit geziene aard. Gezien de complexiteit van de werf, werd de fasering van de ingebruikname van nieuwe infrastructuur in de pers niet altijd even glashelder weergegeven. Daarom meenden we dat het nuttig was om eens een chronologisch overzicht te geven van de werken en de gevolgen voor het tramnet. Een gunstige wind vanuit De Lijn liet ons toe de plannen in te kijken, mits vermelding dat de planning na juni 2017 onder voorbehoud is van goedkeuring door alle instanties van De Lijn.

#### 1 maart 2016

Met het kappen van de platanen op de Frankrijklei, is het startschot gegeven voor de complexe werf “Noorderlijn”. De tramlijn wordt in beide richtingen verlegd naar de Scheldedijk van deze boulevard, om een nieuwe toegangshelling naar het premetrostation Opera (niveau -3) mogelijk te maken. Onderstaande foto toont de situatie op 14 juli 2016.



#### 1 mei 2016

De werken voor de verlenging van tram 7 naar het MAS gaan van start.

#### 15 september 2016

Start werken voor de open premetrohelling Foorplein; voorlopig geen wijzigingen aan het tramnet.

#### November 2016

Met het oog op het afsluiten van de Ing. Menneslaan op 1 december (in verband met de afbraak van de brug over het Albertkanaal), wordt het kruispunt Groenendaallaan –

Noorderlaan heraangelegd conform de nieuwe traminfrastructuur die op dit kruispunt is voorzien. De keerlus aan Metropolis wordt daarbij niet meer verbonden met de nieuwe configuratie en definitief opgebroken. De trams van lijn 6 zullen van dan af voorlopig keren in de stelplaats PAL.

#### Maart 2017

De nieuwe sporen op de Noorderlaan komen in gebruik; tram 6 wordt over de Noorderlaan doorgetrokken tot aan de P+R Luchtbal. De keerlus Metropolis wordt daarbij afgeschaft. Tevens start op die datum de vernieuwing van de brug over de Ring die het Foorplein met de Turnhoutsebaan verbindt. Voor tram 10 is er vanaf dan geen doorkomen meer aan.

Om deze werken mogelijk te maken, dient lijn 10 dus tijdelijk omgeleid te worden. Dit zal gebeuren via de Ruggevelddlaan (traject bestaande voor stelplaatsritten, doch nog niet in reizigersdienst) om zo lijn 24 te vervoegen, welke lijn 10 zal volgen tot aan de Stenenbrug. Om vervolgens bovengronds zijn oorspronkelijk traject voort te zetten.

#### April/Mei 2017

De nieuwe sporen op de Rijnkaai en de keerlus rond het belastinggebouw nabij het MAS (Amsterdamstraat-Bataviastraat-Dinantstraat-Rijnkaai) worden in gebruik genomen. Tevens ook het nieuwe onderstation in de Dinantstraat. Tram 7 wordt vanaf de Sint-Pietersvliet doorgetrokken naar dit voorlopig eindpunt.

Op termijn zal deze keerlus enkel dienen voor dienstonwendigheden, bijvoorbeeld wanneer de Londenbrug te lang gesloten blijft of om vertragingen in te halen.

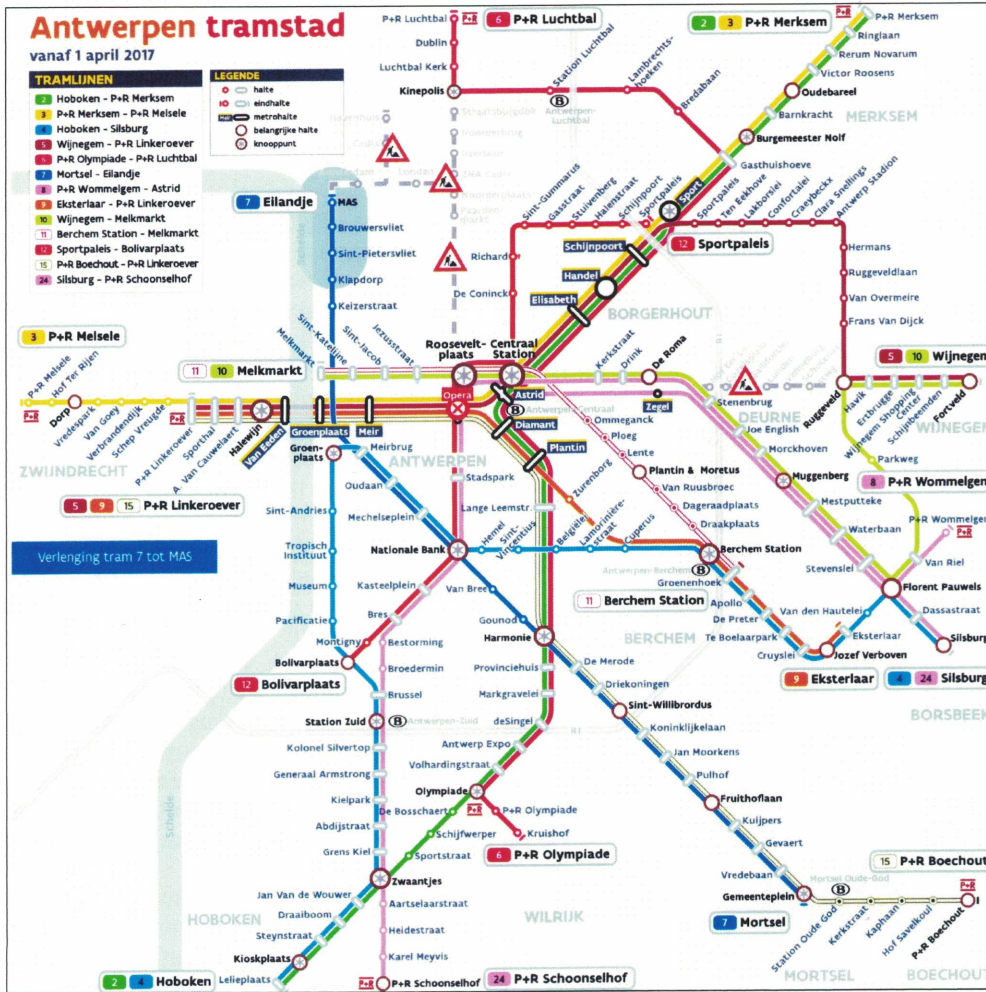
#### Juni 2017

Deze datum is hét sleutelmoment in de hervorming van het toekomstige Antwerpse tramnet! Rond deze datum komt de nieuwe premetrohelling op de Frankrijklei (Leien Zuid) in gebruik (vroeger dan oorspronkelijk gepland). Tegelijk wordt het kort stukje premetro tussen de lus Rooseveltplaats en het station Opera niveau -3 in gebruik genomen. Dit korte stukje werd reeds van sporen en bovenleiding voorzien bij de afwerking van de Reuzenpijp voor lijn 8, tot net voor het station Opera niveau -3. Aan de zuidelijke kant van dit station dient nog gegraven te worden richting de open helling en daar is men inmiddels mee begonnen, samen met de open helling zelf.

Twee belangrijke nieuwe hoofdassen zien het daglicht :

- Lijn 8 (nu eindpunt Astrid) wordt verlengd naar Opera, komt boven op de Frankrijklei, rijdt verder naar de Bolivarplaats, om vervolgens zoals lijn 4 via de Brusselstraat naar zijn nieuw eindpunt ZUIDSTATION te rijden. Concreet gezien gaat het hier over de keerlus Montignystraat.
- Lijn 10, op dat ogenblik nog steeds omgeleid via lijn 24, zal ter hoogte van de halte Muggenberg, eveneens de grond induiken, in plaats van bovengronds Stenenbrug zijn oorspronkelijk traject naar Melkmarkt te volgen. Bij het bovenkomen op de Frankrijklei, wordt de zuidelijke tak van lijn 24 overgenomen. De nieuwe 10 rijdt dus naar het SCHOONSELHOF. De kleurenfoto op pagina 10 zal dan tot het verleden behoren.





Tramnet Antwerpen vanaf 1 april 2017

© De Lijn



Tramnet Antwerpen vanaf 1 juni 2017

© De Lijn

Gevolgen :

- Lijn 24 blijft bestaan maar wordt – nog steeds bovengronds op de Turnhoutsebaan – naar de Melkmarkt geleid. De lijnkleur verandert daarbij in donkergroen.
- Lijn 12 gaat eveneens naar de Melkmarkt rijden. Melkmarkt krijgt daarbij (tijdelijk) terug 3 tramlijnen: 11, 12 en 24. Zoals destijds de tramlijnen 3, 10 en 11.
- De lijnen 12 en 24 krijgen daarbij een lokaal en ontsluitend karakter, veeleer dan nog als hoofdas te fungeren.
- Van zodra lijn 8 de (bestaande) keerlus Zuidstation gaat bedienen, zullen de buslijnen vanuit de Rupelstreek hier termineren en niet meer verder de stad in rijden. Het betreft de lijnen 290, 500 en de 180-bundel.



### September 2017

De open premetrohelling aan het Foorplein zou rond deze datum gebruiksklaar moeten zijn. Lijn 10 verlaat zijn tijdelijke omleiding via lijn 24, en gaat terug door Deurne dorp rijden, om vervolgens zijn eigen nieuwe toegang tot de Reuzenpijp te gebruiken, onder het Foorplein. Hieronder een plaatje genomen op 20 maart 1987: PCC 2090 rijdt stadinwaarts over de premetrohelling Foorplein. De helling werd bedekt met betonnen platen tot in betere tijden...



### Januari 2018

De vernieuwde Londenbrug kan in gebruik worden genomen. Ook de sporen tussen de keerlus aan het MAS, de Noorderplaats, het kruispunt IJzerlaan en de Noorderlaan tot aan Metropolis zullen gelijktijdig beschikbaar zijn. Lijn 7 wordt dan

voor de tweede keer verlengd: vanaf de voorlopige terminus MAS naar Metropolis. En vandaar zoals lijn 6 eveneens naar de P+R Luchtbal. De keerlus aan het MAS blijft behouden.

### Januari 2019

Dan dienen nog twee baanvakken tramlijn in dienst genomen te worden: de aftakking aan de Londenbrug naar het Havenhuis en de sporen op de zuidelijke leien (Roosevelt — Italiëlei — Noorderplaats). Eenmaal deze infrastructuur in dienst, is het nog koffiedik kijken.

Er komt alleszins een nieuwe lijn 1 vanaf de Bolivarplaats of het Zuidstation naar de P+R Luchtbal, zoals de oude tramlijn 1 (tot de Noorderplaats). Nog niet beslist is welke lijn naar het Havenhuis gaat rijden. Hiervoor zijn diverse opties:

- Een van de 3 Melkmarktlijnen gaat vanaf de Rooseveltplaats rechts de Italiëlei opdraaien (deze sporen zijn voorzien op de plannen), om het traject van lijn 1 te volgen tot aan de Noorderplaats, daar linksaf naar Eilandje, en voor de Londenbrug rechtsaf naar het Havenhuis. Lijn 12 komt in aanmerking.
- Lijn 7 wordt terug ingekort tot Eilandje, om na de Londenbrug de nieuwe tak naar Havenhuis te bedienen. In dat scenario zou het korte baanvak Londenbrug – Noorderplaats niet bediend worden in reguliere dienst. Tenzij een tweede tramlijn naar het Havenhuis wordt afgeleid.
- Indien optie 2 niet plaatsvindt, zou P+R Luchtbal dan door drie lijnen worden bediend (1, 6 en 7) en dat is wel erg veel capaciteit.
- Anderzijds is het behoud van drie tramlijnen op de Melkmarkt ook weinig realistisch.
- Of men kan ook lijn 1 naar het Havenhuis sturen, terwijl lijn 7 rustig naar de Luchtbal blijft rijden. Dan zou lijn 1 pas een échte Noord-Zuid-as zijn!

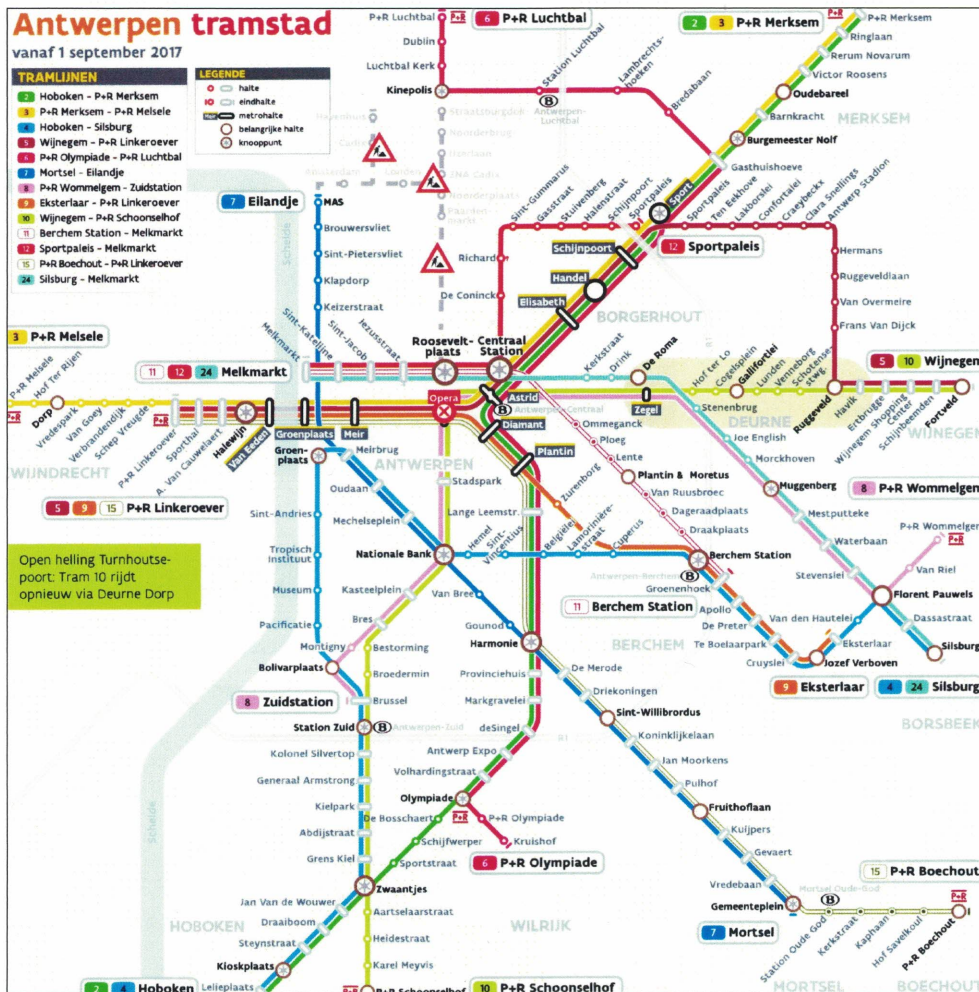
### Andere feiten en bedenkingen

De plannen voorzien ook in een dubbele verbidingsboog tussen de Italiëlei en de Melkmarkt. Dit wellicht enkel voor dienstdoendigheden. De keerlus onder de Rooseveltplaats blijft uiteraard ook bestaan voor dienstdoendigheden.

Eens alle nieuwe sporen in gebruik, krijgt De Lijn — al dan niet gewild — de opportuniteit om een zogenaamde Circle Line te gaan rijden. Al dan niet in beide klokrichtingen. Een lijnnummer 0 verwoordt dit perfect. En in steden zoals Wenen is het nut van een cirkelvormige lijn al tientallen jaren bewezen. Een circle line kan bovendien voor extra capaciteit zorgen waar andere baanvakken in het nieuwe netplan zouden tekort schieten (bijv. Bank — Roosevelt — Noorderplaats, slechts één tramlijn).

Wie de planning goed bekijkt, zal merken dat het traject Roosevelt – Opera – Frankrijklei tijdelijk bovengronds zal verdwijnen en wel tussen juni 2017 (lijn 12 en 24 recht door Melkmarkt i.p.v. de Frankrijklei op te rijden) en begin 2019 (indienststelling nieuwe tramlijn 1). De keerlus aan de huidige terminus Sint-Pietersvliet wordt niet behouden. Onrechtstreeks zullen ook de Poldertramritten hiervan invloed onder vinden. Volgend jaar nemen we vermoedelijk de Poldertram aan het MAS !

Stefan Justens, september 2016



Tramnet Antwerpen vanaf 1 september 2017

© De Lijn



Tramnet Antwerpen vanaf 15 januari 2018

© De Lijn

## EVEN DE GRENS OVER

Even ver als de Middellandse Zee, maar veel minder in trek bij ons, is een reis naar het noorden, naar Scandinavië. Plan je reis dan wel in de periode eind april – begin oktober want de overgang tussen winter en zomer verloopt er vrij bruusk. In de zomermaanden geniet je wel lang van het daglicht. De reis bracht ons in de drie grootste Zweedse steden met nog een zijsprongetje naar Kopenhagen.

Naar goede gewoonte aan deze rubriek is er aandacht voor Belgisch materieel.

### KOPENHAGEN

In Kopenhagen rijden er nog steeds T2000 autobussen van Jonckheere. Op centrumlijnen de gewone 2-assers, op meer regionale lijnen zijn het 3-assers. De Deense hoofdstad ligt aan de zuidelijke oever van de Öresund tegenover Malmö. Vroeger was er druk ferryverkeer, maar sinds het begin van deze eeuw is er de Öresund-verbinding, bekend als "The Bridge". Dit is een brug/tunnel combinatie waarover/onder zowel een autobaan als een spoorlijn lopen. Omdat de luchthaven van Kopenhagen ook dienstig is voor Malmö, en de verhoogde vluchtelingenstroom, was er een vrij strenge grenscontrole. De reizigers richting Zweden dienden de trein te verlaten op het luchthavenstation en na de controle over te stappen op een andere trein. Tussen de sporen stond een metershoog hekwerk.

### MALMÖ

In Malmö was men zo'n vijf jaar geleden zinnens om terug twee tramlijnen aan te leggen. Dit project werd afgeblazen en in de plaats kozen ze voor een "trambus" of de Exqui.city van Van Hool.

De Exqui.city's worden ingezet op een stadslijn tussen een winkelcentrum en een geherwaardeerd havengebied en passeren hierbij ook het station. Een gedeelte van het traject bestaat uit een eigen bedding.

### LANDSKRONA

Deze stad ligt op ongeveer 25 km van Malmö op de hoofdspoorlijn van Malmö

Foto bovenaan:

Movia 9052, Kopenhagen, Centraal Station, 19 juni 2016.

Foto midden:

Skanetrafiiken 3011 op de Anna Lindhs Plats, in Malmö, dicht bij het station, 20 juni 2016.

Foto onderaan:

Elvis 6994 van Skanetrafiiken aan het eindpunt Skeppsbron aan de haven van Landskrona, 20 juni 2016 (zie ook volgende bladzijde).





naar Göteborg (en Oslo). Ze verkreeg in 2003 de enige trolleybuslijn in Zweden. Hier hangt wel een verhaal aan vast. Vóór 2003 maakten de treinen verplicht kop in het station, dicht bij het stadscentrum. Om de snelheid op de spoorlijn te verhogen werd de lijn rechtgetrokken en kwam er een nieuw station aan de stadsrand, 3km verder.

Ter compensatie kregen de 30000 inwoners een trolley-buslijn. De dienst werd in 2003 gestart met drie stuks Trollino 12, 6991-6993, van Solaris-Ganz. In 2010 kwam de 6990 en in 2013 de 6994, beide van Solaris-Skoda. De 6994 kan 10 kilometer autonoom rijden op batterijen en wordt ook ingezet op een gewone diesellijn. De 6990 heeft een hulpaggregaat.

De trolleybussen kregen een roepnaam: 6990 *Else-Len*, 6991 *Ella*, 6992 *Elvira*, 6993 *Ellen* en 6994 *Elvis*. Op amper 30 minuten zagen we het hele wagenpark passeren!



GOEDE VAKANTIETIP: het openbaar vervoer in deze regio gebeurt door Skanetrafiiken. Dagkaarten bestaan, maar interessanter is de Oresundkaart voor twee dagen. Hiermee reis je voor ongeveer € 25,00 in heel de regio met trein en bus rond Malmö, maar ook verder tot Helsingborg. Daar neem je de ferry naar het Deense Helsingor en dan de trein naar Kopenhagen. Terugkomen doe je via "The Bridge".

Voorwaarde is dat je de reis in één richting doet. Het ticket wordt "geknipt" op de ferry, dus langs die weg mag je daarna niet meer terug. De Oresund Tour in de andere richting maken, mag wel.

### NORRKÖPING

Deze stad met 90000 inwoners ligt op 16km zuidwestelijk van Stockholm. Dit stadje behield wonderwel zijn trambedrijf na de omschakeling in 1967 van links- naar rechtsverkeer in Zweden. Rond de laatste eeuwwisseling werden er in Duitsland tweedehandstrams gekocht en in de jaren 2007-2012 15 nieuwe Flexity Classic trams. Het openbaar vervoer in deze regio valt onder Östgöta-Trafiiken.

Foto bovenaan:

*Flexity 44 passeert een ophaalbaar stuk bovenleiding met op de achtergrond het station. Norrköping, 21 juni 2016.*

Foto midden:

*Op dezelfde plaats een dubbeldek streekbus uit de fabriek van Lier.*

Foto onderaan:

*Heel recent deed ook de Electric Hybrid bus haar intrede in Stockholm. In tegenstelling tot bijv. Wien en Göteborg waar er een klein stuk bovenleiding hangt en de panto vanop de bus contact maakt, is het hier de panto die vanuit de bovenleidingmast neerdaalt. SL 4902, Universiteit, 23 juni 2016.*



## STOCKHOLM

De Zweedse hoofdstad telt zo'n 900.000 inwoners, de ruime agglomeratie heeft er ongeveer 1.400.000.

Vanaf de jaren vijftig werd er naarstig gebouwd aan een metro. Deze moest het verdwijnen van de tram grotendeels opvangen. Er reden in de periode 1940-1964 een 12-tal trolleybuslijnen waarvoor een gedeelte van de voertuigen al was voorbereid voor rechtsverkeer maar waarschijnlijk gooide WO II roet in het eten en werd het 1967 voor er werd omgeschakeld.

De resterende tramlijnen verdwenen op twee na, die in de buitenwijken over een volledig vrij liggend traject beschikten. Ook een dicht bij het centrum gelegen tramlijn, aanvankelijk bedoeld als toeristische attractie, bleef bewaard. De exploitatie gebeurt met tweerichtingswagens en had dus geen last van de switch van links naar rechts.

Het is echter het sterke gebruik van dit laatste lijntje dat het tramverkeer een nieuwe impuls gaf. Trams van andere steden moesten inspringen en de lijn 7 is nu terug een volwaardig onderdeel van het net.

De voorbije jaren werden ook de twee buitenlijnen vernieuwd, inclusief nieuwe trams van Bombardier en recentelijk CAF.



*De drie nu gebruikte tramtypes in Stockholm:*

*Op de Spårväg City rijden er de Flexity's 1-6, hetzelfde model als in Norrköping.*

*Bombardier Flexity Swift A32 401-431 en 432-437 die eerder in Nederland reden op de RijnGouweLijn. Zij worden ingezet op de lijnen Tvärnabanan, lijn 22, en de Nockeby-banan, lijn 12.*

*Foto bovenaan:*

*SL 410 op lijn 22 in Sickla Kaj te Stockholm, 23 juni 2016.*

*Foto midden:*

*CAF 461 rijdt ter versterking op de zogenaamde "museumlijn" 7. Hier aan het eindpunt Waldemarsudde te Stockholm.*

*Foto onderaan:*

*Op lijn 21 (Lidingöbanan) rijden de lange CAF's 551-557. Stockholm, Gäshaga Brygga, 23 juni 2016.*



**GÖTEBORG**

Na Stockholm is Göteborg de tweede grootste stad met 550.000 inwoners, 800.000 in de agglomeratie. Ze bezit een belangrijke haven, inclusief ferrydiensten, en ook Volvo is daar thuis.

Momenteel zijn er 12 tramlijnen en het tramnet wordt nog verder uitgebreid. Een metro kan je het bezwaarlijk noemen, maar hier en daar duiken de trams in een tunnel dwars door een berg.

Er rijden nog altijd vele PCC-achtige trams van de reeksen M 28 (701-770) en M 29 (801-860), gebouwd in de jaren 1965-67 en 1969-72. Ze rijden meestal als koppelstel. In de jaren vóór de overgang naar rechtsverkeer reed een aantal als tweede wagen, waarbij de twee trams rug aan rug gekoppeld werden. Op 3 september 1967 werd dan simpelweg van rijrichting veranderd.

Een andere grote reeks zijn de gelede trams M 21 uit 1984-1992. In de periode 1998-2002 werden er 80 trams verlengd met een middendeel met lage vloer en vormen ze het type 31, genummerd van 300-305 en 307-380 (de 306 ontbreekt).

In twee leveringen is er het type M 32. De eerste veertig (401-440) dateren van 2006-2007, de 25 volgende (441-465) van 2013-2014. Het zijn Sirio's uit Italië, van fabrikant AnsaldoBreda, dezelfde als van de Fyra, wat meteen verklaart waarom de trams type M 28 en M 29 het nog vele jaren zullen moeten volhouden.



*Foto bovenaan:*

*Vrijwel identiek zijn de trams type M 28 en M 29. De 851+756 als koppelstel aan Central Stationen, het belangrijkste knooppunt van het tramnet.*

*Foto midden:*

*Volvastad, dus ook Volvobussen. Dicht bij het station dit dubbelgeleed exemplaar 4113 van exploitant Västtraffik. Ze rijden op lijn 16 die over een groot gedeelte op een door verkeerslichten beschermde eigen baan beschikt. Het is de eerste maal wel even wennen, wanneer je tegen 50 km/uur een rood signaal nadert, maar wees gerust, het slaat net op tijd op groen, of hoe verkeerslichtenbeïnvloeding hoort te werken.*

*Foto onderaan:*

*Om af te sluiten nog een EXPRESS dubbeldekker van Van Hool, aan het station (busterminal).*

*Al de foto's op deze bladzijde, 25 juni 2016.*

*Tekst en foto's: Luc Couscheir.*

## MoboVaria

### De trolleybus 25 van de NV "Tramways d'Anvers"



Toen jouw VR-redacteur vernam dat een van de VeBOV-leden tijdens een vergadering in de 'Cuylits' een miniatuur-model van een Antwerpse trolleybus had getoond, wou hij daar meer over weten. Een telefoongesprek en een bezoek aan de bouwer verder, kon het bijgaand artikel opgesteld worden. En de informatie en foto's over de 'echte' TB 25 komen uiteraard uit de 'bijbel' van Eric Keutgens.

#### De trolleybuslijn 31

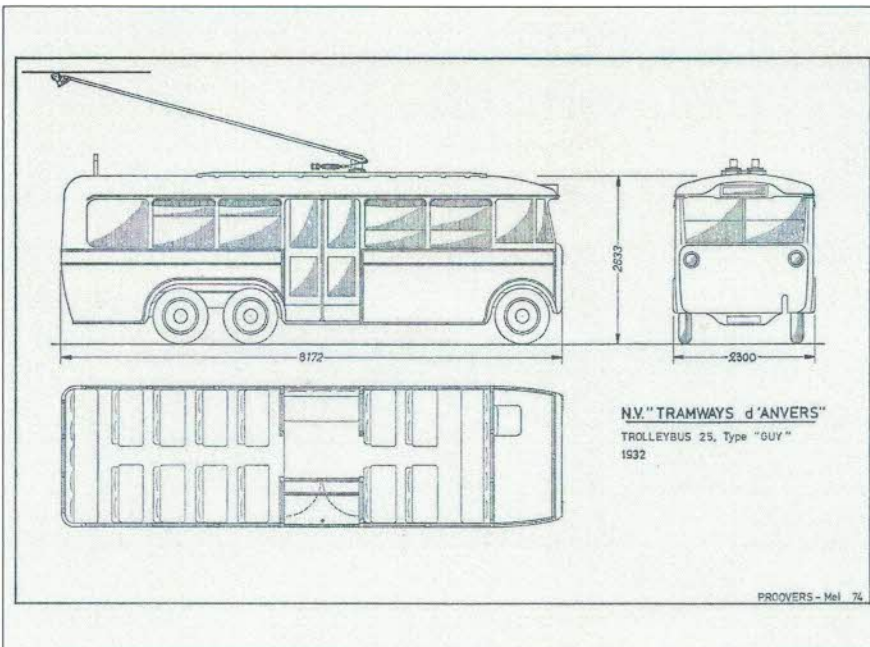
Het meest merkwaardige aan de trolleybuslijn 31 Noorderplaats – Kaai 204 is wel dat ze geen tram- maar een buslijn verving. Op 15 februari 1933 was het zover: de trolleybusdienst werd in gebruik genomen tussen de Mexicobrug en Kaai 204.

Aangezien de trolleydraden niet over de opengaande brug konden worden aangelegd, werd aanvankelijk de verbinding Noorderplaats – Mexicobrug nog door een buspendel verricht. Dankzij de aanleg van de Noorderlaan kon de lijn verlengd worden via de noordkant van het Straatsburgdok naar de Noorderplaats waarbij de sectie Mexicobrug – Straatsburgdok wegviel.

Nadat in 1943 de ganse bovenleiding afgebroken werd kwam de lijn na de oorlog toch terug in dienst op 19 december 1944 en kreeg ze het lijnnummer 31. Op 30 september 1955 was het met de heerlijkheid gedaan: de trolleybuslijn reed haar laatste uren in.







Over de zeer bijzondere exploitatie van deze lijn, en inzonderheid de wijze waarop een gebruik gemaakt werd van de trambovenleiding, verneem je meer in de volgende VeBOV-Revue.

### De trolleybus 25

Voor de exploitatie van de trolleylijn naar Kaai 204 werd voor de NV Tramways d'Anvers in 1932 bij de firma GUY Motors Ltd. in het Britse Wolverhampton de TB 25 gebouwd en in februari 1933 in dienst genomen. De wagen mat ruim acht meter, had een 75 PK motor van ACEC en bevatte 30 zit- en 40 staanplaatsen. Waarom er van dit type maar eentje besteld werd is niet geweten. Op 1 oktober 1955 werd ze uit dienst genomen. Deze enige en unieke elektrische bus werd gesloopt in augustus 1956.

### De Rivarossi 'Filobus'

Als je de geschiedenis van de trolleybusmodellen in de schaal halfnul gevolgd hebt, weet je dat de firma Eheim vanaf 1950 zeer mooie (voor die tijd toch) en vrij bedrijfszekere 'Oberleitungsbusse' heeft uitgebracht. Het gamma trolleybussen (ook in schaal N) werd later overgenomen door Brawa dat ze nog produceerde tot in het jaar 2000. De bussen waren wel niet juist op schaal, maar eerder op 1:64°.

Maar ook de Italiaanse firma Rivarossi, in 1945 gesticht door de heren Rossi en Riva in het Noord-Italiaanse Como, was bedrijvig in de modelspoorsector. In 1950 introduceerden de heren hun 'filobus' die ze uitbrachten onder de naam 'Minobus'. Het was een model van een Alfa Romeo 110AF op schaal 1:80°.

Het model was vervaardigd in bakeliet en werd uitgebracht in vier kleuren: blauw/wit, rood met zilveren dak, groen met zilveren dak en geel met een bruin dak. De bus reed op 4 tot 12 volt gelijkstroom of 4 tot 16 volt wisselstroom en bezat werkende koplampen en een binnenverlichting. De bus werd geproduceerd tot 1957 en kon gekocht worden in afgewerkte versie (MINOBUS) of als bouwdoos (MINOBUS SM).

### Ombouw naar de T.A. 25

Johan kreeg rond 1977 van een familielid een exemplaar van de Rivarossi Filobus. Het voertuig was in groen/crème en bevond zich in slechte staat. De dubbele achteras van het model liet echter bij Johan een licht opgaan: hier kon een model van de Antwerpse trolleybus 25 van gemaakt worden!

Daartoe diende wel de ganse wagen verbouwd te worden. Zo werd de motorisering uitgenomen maar de vooras kan nog wel gedraaid worden. De kop die in plasticard werd gemaakt, verving de oorspronkelijke voorkant van de kunststoffen bus. Er werd een naar het grote voorbeeld vervaardigde ruitenwisser aangebracht.



Aan de instapkant werd de achterdeur weggenomen en de voordeur werd in het midden geplaatst. Links werden de raamstijlen weggenomen zodat de kleine raampjes vergroot konden worden. De achterkant van de bus werd rond gevijld en er werd een middenstijl geplaatst. Op te merken valt ook dat de vooraan op het dak geplaatste trolley'stangen naar het midden van het dak werden verplaatst. De 'oprollers' zijn drukknopen. Uiteraard kreeg de bus een binneninrichting en een 'lijnfilm' met de vermelding **31 KAAI 204**. De wagen kreeg de tweede schildering van het origineel, namelijk wijnrood en dit dankzij een eigen verfmengeling. Het dak werd in zilver gezet.

In de volgende VeBOV-Revue komen nog foto's van deze bus in actie in de straten van Johan's modelbaan.

*Verantwoording. De maatschets en de voorbeeldfoto op bladzijde 17 werden gereproduceerd uit "De Antwerpse Tram 1873-1979"*



**Ferivan**  
Modelbouw

Productie Tram & Bus,  
Verkoop & Advies



Bekijk het actuele aanbod op onze website

[www.ferivan.be](http://www.ferivan.be)  
Postbus 55, B-2170 Merksem  
[info@ferivan.be](mailto:info@ferivan.be)

# 8<sup>ste</sup> Grote Modelspoor EXPO 2016

**ZATERDAG 15 OKTOBER 2016**  
**& ZONDAG 16 OKTOBER 2016**

BRABANTHAL - LEUVEN - BELGIË

**30 Top modelspoorwegen**  
uit binnen- en buitenland

Versillende **demo's**

Apotheose **minibaantjes-wedstrijd**

Meer dan **60 fabrikanten en handelaars**

Diverse **primeurs en acties**

**Life-steam trein**  
op de parking



» WWW.MODELSPOOREXPO.BE | INFO@MODELSPOOREXPO.BE «

» Zaterdag van 10 tot 18 uur, zondag van 10 tot 17 uur » Kinderen kleiner dan 155 cm gratis toegang!  
 » Kassa: € 15, inclusief drankbon » Voorverkoop: € 13, inclusief drankbon, vanaf juli (lijst beschikbaar op [www.modelspoorexpo.be](http://www.modelspoorexpo.be)) » Verlaagde inkomprijs op zondag vanaf 14 uur » Ruime betalende parking  
 » Gratis pendelbus van en naar het station van Leuven

Modelspoor

Train Magazine

SPOORWEGEN JOURNAAL

JOURNAL

## MOBOV-NIEUWS

In de vorige VeBOV-Revue werd een uitgebreide beschrijving gegeven van de mobov-modelbaan in schaal halfnul **OUD-PANNEBERG (INDUSTRIEWIJK)**. Ook de 'strijkplankbaan' **ARRÊT CHEZ JULES** kwam onder de aandacht. Met beide banen, die na de expo in Sint-Niklaas nog werden verfijnd, stellen we opnieuw tentoon, deze keer op de **Achtste grote Modelspoor Expo 2016** in de Brabantthal te Leuven op 15 en 16 oktober 2016, telkens van 10 tot 17 uur (zaterdag tot 18 uur).

Een toegangsticket kost 15,00 euro, maar bij een tiental modelspoorwinkels betaal je in voorverkoop 13,00 euro. In deze prijs zit een drankbon ter waarde van 2,00 euro. Ben je begeleid door een of meer kinderen kleiner dan 1,55 meter, betaal je niets voor de kroost.

Rij je met de auto naar de Brabantthal, geef je best het adres Brabantlaan 1 in je navigatiesysteem in.

Rij je met de NMBS kun je aan het Leuvense station de gratis (historische) pendelbus nemen. Je bespaart dan de parkingkost van vier euro.

En wat er buiten de mobov-stand nog te zien is, verneem je in de hiernaast afgebeelde affiche en op de webstek:

[www.modelspoorexpo.be](http://www.modelspoorexpo.be).

## Bouwen aan banen

Niet enkel aan de grote clubbaan en aan de tentoonstellingsbanen wordt in het lokaal (en bij leden thuis!) gewerkt, maar ook de smalsporige **MARIAZELLERBAHN** op schaal hOe werd recent opgesmukt.

Het in overleg met Frank Bourguignon door wijlen Luc Dircken gebouwde viaduct werd tussen het station en het bergmassief ingebouwd en uitgerust met bovenleidingpalen en -draden van Sommerfeldt. Het houten geraamte werd bekleed met platen in giethars die afgewerkt werden als een stenen muur.

De randen aan de bogen kregen HEKI-profielen en het ganse werd geschilderd met zandsteenkleurige verf en verweerd met lazuurverf van HEKI.

