

VeBOV-REVUE

kwartaalblad voor spoor-, tram- en bus hobbyisten

met actualiteiten, geschiedenis, techniek en verenigingsnieuws



Derde jaargang Nr. 2016-4

Oktober - November - December



ISSN 0773 - 0713

Afgiftekantoor: 9550 Herzele 1

P208887

COLOFON

VeBOV-Revue is een uitgave van VeBOV v.z.w. (Vereniging voor 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

Algemene informatie over onze vereniging is te vinden op het webadres: 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 2017: 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:		Werkten mee aan dit nummer:	
Colofon	2	William Boeckx	Erik Kalstad
Verenigingsnieuws	3	Jo Boxstaens	Luc Koenot
Spoornieuws	4	Eddy Cassiers	Daniël Moens
Premetrostation Opera	6	Luc Couscheir	Bob Morren
Terug trams naar Zwijnaarde	8	Freddy Geens	Noël Suys
Museumnieuws	10	Eddy Goens	Johan Tyssens
Retourtje Poperinge (deel 1)	11	Joga	Thierry Vercauteren
Oostenrijknieuws	14	Stefan Justens	Hans Wielemans
Mobovaria	16		

Afsluitdatum voor redactionele bijdragen volgend nummer: **15 februari 2017**

Kijk ook eens op www.vebov.be of op de facebookpagina Vebov : Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer

Scan de QR code hieronder rechts en ga zo rechtstreeks naar onze website.

Foto voorpagina:

Tijdens het tramfestival van ASVi op 15 augustus van dit jaar passeert de NMVB PCC 10409 de gecombineerde spoor- en trambrug over de Sambre te Thuin. Foto: Luc Couscheir.



Foto achterpagina boven:

Ter gelegenheid van de achtste grote Modelspoor Expo in Leuven, verzorgde Nostalbus voor de bezoekers een pendeldienst tussen het station en de Brabantthal. De "7031" was oorspronkelijk de Van Hool/MAN 106118 van Alpaerts uit Lier. Voor een jubileumviering van het bedrijf GBW werd ze omgenummerd naar 703102. Bij een recente restauratie door Nostalbus bleef enkel "7031" over maar ondertussen is opnieuw het originele nummer 106118 aangebracht. Leuven, Brabantthal, 16 oktober 2016, foto: Eddy Cassiers.

Foto achterpagina onder:

Trein 41582 heeft zonet de havensectie Antwerpen-DS Zandvliet verlaten en begeeft zich naar Dillingen Hüttenwerk. De trekkrachten van dienst, de 2828 en 2830, hebben maar liefst 42 met steenkool beladen wagens aan de haak. Antwerpen-DS Zandvliet, lijn 11A, op 25 november 2016. Foto: Hans Wielemans.

VERENIGINGSNIEUWS

Prettige Feesten en Gelukkig Nieuwjaar

Met het vierde nummer van de derde jaargang van VR komt ook het einde van het jaar snel dichterbij!

2016 was voor VeBOV het jaar waarin we de veertigste verjaardag van onze vereniging vierden met een geslaagde uitstap en een jubileum receptie! In 2016 mochten we opnieuw nieuwe leden verwelkomen. VeBOV is ook meer en meer aanwezig op de sociale media. Voor het eerst vindt u op pagina 2 een QR-code voor een rechtstreekse toegang tot onze website. Desondanks blijft het tijdschrift voor onze leden het bindmiddel bij uitstek. Als losse bijlage vindt u opnieuw een handige kalender bij dit nummer!

Het VeBOV-bestuur en de redactie van VR wensen u en uw naasten alvast Prettige Feestdagen toe!

Maandelijks bijeenkomsten

Onze maandelijks bijeenkomsten vinden nog steeds plaats in de Parochielokalen Sint-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.

Opgelet! Onze bijeenkomsten gaan door op de vierde vrijdag van elke maand. Omwille van feestdagen zijn er in 2017 twee verschuivingen naar de derde vrijdag. In juli en augustus zijn er traditiegetrouw geen bijeenkomsten.

In 2017 bent u welkom op de volgende data:

27 januari, 24 februari, 24 maart, 28 april, **19 mei**, 23 juni, 22 september, 27 oktober, 24 november en **15 december**. Voor het eerste kwartaal hebben we reeds de volgende voordrachten gepland:

27 januari 2017: Het Antwerpse tramnet 30 jaar geleden, diareeks door Eddy Cassiers en een voorprogramma van Louis Bervoets, de Antwerpse tram in oude postkaarten.

24 februari 2017: Belgische trammusea toen: Edegem, Schepdaal en Woluwe, dia's van Eddy Cassiers en een voorprogramma van Louis Bervoets over de spoorlijn 38 Liège-Battice.

24 maart 2017: Marc Colman brengt ons een overzicht van het busverkeer in de jaren '70 en '80 in Antwerpen en omstreken.

Agenda

Van 26 tot 30/12 en van 5 tot 7/1 organiseert **TTO** haar traditionele Kerstritten met de Standaard 9942 tussen De Panne Stelplaats en Koksijde. Vertrekken om 16, 17 en 18u. Meerijden kan voor €3,- per rit.

Algemene Ledenvergadering 2017

De ALV zal doorgang vinden op **zaterdag 25 februari 2017** te Borgerhout, in het Hotel Van der Valk, gelegen aan de Luitenant Lippenslaan 66 (nabij Singel en Stenenbrug). Aanvang vergadering om 10u stipt! Einde omstreeks 12u30. Op de middag is er een uitgebreid broodjesbuffet. In de namiddag voorzien we alvast een voordracht, volgens de goede, oude VeBOV-traditie, ons gebracht door leden van het voormalige "Railtheater" uit Nederland. De projectie wordt gevolgd door een werfbezoek aan de Noorderlijn (tramlijnverlengingen De Lijn Antwerpen). Op dit moment is dit bezoek nog in volle

voorbereiding en bijgevolg onder zeer strikt voorbehoud!

De exacte deelnamemodaliteiten evenals de deelnameprijs zal u binnenkort per aparte brief ontvangen.

Agenda van de Algemene Ledenvergadering

1. Verslag van de vorige ALV 2016 (zie VR 2016/1)
2. Verslag over de activiteiten in 2016
3. Verslag van de secretaris over 2016
4. Kasverslag 2016
5. Verslag van de kascommissie over 2016
6. Stand van zaken van het tijdschrift VeBOV-Revue
7. Evaluatie viering 40 jaar VeBOV
8. Budget 2017
9. Verkiezing van de nieuwe kascommissie
10. Vaststelling lidmaatschapsbijdrage voor 2018
11. Voorziene activiteiten in 2017
12. Kwijting aan de bestuurders
13. Rondvraag en variapunten

Leden die een agendapunt wensen toe te voegen richten dit schriftelijk aan het secretariaat vóór 31 januari 2017.

Volmachten

Indien u niet op de ALV aanwezig kan zijn maar toch uw stem wil laten gelden, kan u een volmacht bezorgen aan een ander lid van de vereniging.

Correspondentie

Zeer binnenkort ontvangt u per post een uitnodiging en aanmelding voor deelname aan de ALV evenals een vraag tot het betalen van het lidgeld 2017 (zie ook hieronder).

Lidgelden 2017

Ook voor het volgende jaar behouden we het lidgeld op € 23 voor binnenlandse leden en € 27 voor leden woonachtig buiten België. Ook onze wedstrijd met als prijs uw gratis lidgeld, blijft behouden!

Lezersreacties

Als correctie en aanvulling op ons bericht in VR 2016/3 op bladzijde 6, omtrent Benelux loc 1187, schrijft dhr. Moens ons het volgende: "Deze loc is nooit in Arlon geweest. De 1187 had al langer geleden ernstige brandschade opgelopen en werd zo ter zijde gesteld in Merelbeke. Toen de buitendienststelling van de reeks 11 een feit werd, zag men in dat een (binnenin) uitgebrande loc weinig kans maakt op verkoop en is de 1187 in Merelbeke achtergebleven. Wellicht om plaats te ruimen is hij dan – in het grootste geheim (?) – overgebracht naar Steenbrugge, waar hij zich nog steeds bevindt."

De laatste rit van Brussel-Zuid naar Amsterdam kon dan ook niet door de 1187 gereden zijn. Vermoedelijk was dit de 1182. De 1183 bleef wel in Merelbeke met het oog op het vinden van potentiële kopers. Technici van Stockem hebben deze loc nog rijvaardig komen maken."

Correcties

Op pagina 8 van VR 2016/3 werd vermeld dat tramlijn 6 gedurende de werken aan de verlenging naar P+R Havana, zou keren door de stelplaats PAL. Aanvankelijk werd een drie-hoeksmeneuver ter hoogte van de toegang van de stelplaats uitgevoerd. Omwille van bedrijfstechnische redenen werd uiteindelijk toch gekozen voor het lussen in de loods zelf.

Op bladzijde 13 van VR 2016/3 vermeldden we abusievelijk dat Norrköping op slechts 16km van Stockholm ligt, dit moet echter 160km zijn!

SPOORNIEUWS

Exploitatie

Lijnen 75 en 78

Sinds 6 september rijden er terug rechtstreekse treinen van Antwerpen naar Lille (lijn 75) en sinds 30 september 2016 ook vanuit Namur of Liège (lijn 78). De overspanningsproblemen die schade veroorzaakten aan de elektronische apparatuur van de NMBS AM 96 tweespanningsstellen, op het met 25000 Volt gevoede Franse SNCF lijngedeelte, zijn opgelost. De gedwongen overstap op een pendeltrein in Kortrijk of Tournai is verleden tijd.

Alle tweespanningsstellen van de reeks AM 96 441-490 zijn nu aangepast.

SKI TREIN

Deze winter rijden er geen ski-nachttreinen meer van Brussel via Nederland en Duitsland naar Oostenrijk. Het Nederlandse reisbureau RAIL-PROMO reed met de naam AUSTRIA EXPRESS met een NMBS reeks 28 als tractievoertuig en dito ligrijtuigen de hele weg tot Oostenrijk. Dit jaar kwam er geen akkoord tussen de NMBS en het Nederlandse Pro Rail tot stand.

Wel rijdt er dit seizoen een skitrein vanuit Haarlem tussen 23 december en 16 maart. Tijdens het krokusverlof vertrekt de trein uit Den Haag. Op de website van RAIL-PROMO staat een foto waarop ligrijtuigen van het Duitse Bahn-Touristik-Express staan afgebeeld.

Dat betekent waarschijnlijk het einde van de inzet van de Belgische I-6C ligrijtuigen omdat er volgend jaar ook geen bedevaartchartertreinen naar Lourdes worden ingericht.

SKI THALYS

Aansluitend op het vorige bericht zijn er de ski-Thalystreinen naar de Franse Alpen. Ze rijden vanaf zaterdag 24 december 2016 tot 8 april 2017 vanaf Amsterdam via Brussel naar Bourg-Saint-Maurice en dezelfde middag al terug naar België en Nederland. De twee ritten in april rijden niet verder dan Brussel-Zuid en niet tot Amsterdam.

EUROSTAR

Wat te verwachten was in verband met de strenge incheckformaliteiten richting het Verenigd Koninkrijk is bevestigd: nog slechts opstappen in de vertrekstations Amsterdam en Brussel-Zuid. In de tegenrichting mag er op de tussengelegen stations wel afgestapt worden.

Er wordt naar London een stilstand van 30 minuten voorzien in Brussel-Zuid voor de veiligheidscontrole.

N.v.d.r.: de opstappende reizigers zo'n 30 minuten voor vertrek controleren is blijkaar te moeilijk. Bij een recent vertrek vanuit Paris-Nord mochten we ondervinden dat alles streng beveiligd is en de bagage gescand wordt alvorens in te stappen (op de Thalys).

Deze treinen gaan waarschijnlijk maar rijden vanaf de nieuwe dienstregeling van december 2017. Met al die veiligheids-poortjes en scanners (zie een vorige VR) zal het zo'n vaart niet lopen. Die komen er enkel in de stations waar de Thalys, ICE

of Eurostar (zal) stoppen en niet in al de negen vooropgestelde stations.

ICE

Al van de start van de nieuwe dienstregeling op 11 december 2016 komen er twee bijkomende ICE's tussen Brussel en Frankfurt. 's Morgens in de richting van Frankfurt en 's middags naar Brussel. Ze zijn telkens ingepland tussen de bestaande ICE's zodat er op die tijdstippen een twee uur frequentie ontstaat i.p.v. de huidige vier uur.

BENELUX

Op deze diensten rijden sinds enige tijd opnieuw treinen met rijtuigstammen samengesteld uit Belgische I-6 of I-10 rijtuigen. Ze rijden ter vervanging van de Nederlandse ICR-rijtuigen gedurende hun renovatie. Omdat het enkele malen voorkwam dat een rijtuig met geopende deuren was vertrokken kregen de Nederlandse treinbegeleiders een "bijscholingscursus".

Verdwenen zijn de twee NS-stuurstandrijtuigen uit de ICR-rijtuigstammen. Ze bleken niet geschikt om in combinatie met een TRAXX locomotief te rijden. Als volgend jaar de nieuwe Beneluxdienst via Breda en de HSL in dienst komt, zou er met een TRAXX loc voor- en achteraan de rijtuigen gereden worden.

SANDITE TREIN

Dit is geen nieuwe HST, integendeel, sinds deze herfst zet Infrabel als proef op de lijnen 50 en 60 een nieuwe werktrein in die de sporen van een bijzondere film uit een mix van gel met zandkorrels en minuscule roestvaststalen korreltjes (of "Sandite") voorziet, om de adhesieproblemen te verminderen. Bij een positieve test wordt het procedé uitgebreid naar andere lijnen.

Museummaterieel

Stoomlocomotief 29.013

Gaat de NMBS toch nog iets organiseren ter herdenking van de laatste reguliere inzet op 20 december 1966, van een stoomloc voor een trein tussen Ath via Aalst naar Denderleeuw? Op 10 augustus werd de 29.013 overgebracht van de museumbewaarplaats in Brugge naar de centrale werkplaats van Cuesmes bij Mons. Geruchten doen de ronde dat de beveiligingsinstallatie TBL 1+ wordt ingebouwd. Dat is een vereiste om zelfstandig op het NMBS net te mogen rijden.

Bolle Neus 5201

De buiten dienst staande bolle neus 5201 heeft België verlaten in de richting van Hongarije. Hij werd verkocht als onderdelenleverancier aan het Hongaarse Bolle-Neuzen-Museum. De daar tentoongestelde exemplaren zijn gebouwd door NOHAB terwijl onze 5201 in licentie gebouwd werd door Anglo-Franco-Belge. Op zaterdag 24 september is hij met een diesellok van DB-Cargo reeks 6400 (ex NS-"Vlaamse Reus") van Schaarbeek naar Antwerpen-Noord overgebracht. Op woensdag 9 november ging het gesleept door een reeks 28 in een goederentrein via Hasselt, Montzen, Aachen-West naar Köln-Gremberg en later verder richting Hongarije.

Infrabel

S-net Brussel

Een stand van zaken:

Op lijn **50A** zijn het 3^e en 4^e spoor vanaf Klein Eiland tot net voor de vertakking van Sint-Katharina-Lombeek in dienst. In Anderlecht zijn de perrons al geplaatst. De oude sporen van lijn 50A worden volledig vernieuwd. In de toekomst zijn ze geschikt voor snelheden tot 200 km/uur. Op het resterende gedeelte van 2,5 km tussen Brussel-Zuid en Klein Eiland zijn al heel wat bruggen gebouwd maar moet al de rest nog aangelegd worden.

Behalve wat opgeschoten onkruid is er op lijn **124** niet veel veranderd. Van de werven op het vak tussen Linkebeek en Nivelles voor de aanleg van de bijkomende sporen is nog niet veel te bespeuren. Tussen Nivelles en Luttre werd de bovenleiding vernieuwd. Op lijn 124 stonden op vele plaatsen nog de originele palen uit 1949. Op de vernieuwde stukken mag er nu 140 km/uur worden gereden.

Op lijn **161** tussen Schuman en de vertakking met lijn 161D te Ottignies is er ook niet veel vordering te zien. Er wordt wel hier en daar gewerkt aan nieuwe perrons en overkappingen, maar van de bijkomende sporen ontbreekt nog letterlijk elk spoor.

Na de opening van de Schuman-Josaphattunnel wordt er volop gewerkt in de omgeving van Etterbeek en Watermaal en ook ter hoogte van de verbinding met lijn 26/4 (richting Halle). Het is nog altijd de bedoeling om met ingang van de nieuwe dienstregeling op 11 december 2016 de nieuwe stopplaats Arcade op lijn 26 in dienst te nemen.

Grotendeels afgewerkt is wel de nieuwe werkplaats naast de vertakking van lijn 139 die dienstig zal zijn voor het onderhoud van de Desiro's.

Lijn 25N

In en rond Mechelen is al duidelijk de bedding te zien vanaf de vertakking Abeelstraat tussen lijnen 25 en 25N en het station van Nekkerspoel. Op de brug over de Leuvense Vaart na zijn de nieuwe bruggen geplaatst. In het station van Mechelen wordt naarstig gewerkt aan lijn 25N met de bijkomende perrons 11 en 12. In theorie moet dit werk in 2018 klaar zijn.

Lijn 50

In het station van Aalst is men de oude diensttunnel onder de sporen aan het vernieuwen. Er komen liften en een vernieuwde parkeerplaats.

Lijn 54

In het station van Temse werd langs de kant van Sint-Niklaas een metalen passerelle geplaatst. Deze moet de reizigers toelaten om op een veilige manier spoor 2 te bereiken. Een voetbrug over geëlektrificeerde sporen is wel hoog en vormt soms een probleem voor de minder sportieve reiziger. Dat er in augustus 2014, ter gelegenheid van de onderbreking van het treinverkeer wegens andere werken, geen (prefab-) tunnel langs de zijde Puurs is geplaatst, is een spijtige zaak. Sinds dit voorjaar is het seinhuis Temse gesloten en wordt de signalisatie vanuit EBP 19 Dendermonde bediend.

Krokodillen (een bedreigde diersoort?)

Infrabel gaat vanaf volgend jaar op de spoorlijnen die thans zijn uitgerust met ETCS, de "krokodillen" aan de seinen afbreken. Vanaf volgend jaar moeten immers alle tractievoertuigen uitgerust zijn met ETCS1 of TBL1+. De beveiliging wordt dan gestuurd met bakens aan de sporen ter hoogte van de seinen.

Goederen

Lijn 20

Infrabel heeft lijn 20 in september gesloten tussen de Nederlandse grens en de pas in 2011 geopende RAILPORT TERMINAL in Lanaken. Dat gebeurde al een eerste maal in 1991 maar vanaf 2006 werd 33,5 miljoen € geïnvesteerd in heraanleg en modernisering van deze lijn. Tussen 2011 en 2016 reden er welgeteld slechts vijf zandtreinen.

Lijnen 15, 29 en 207

In Herentals werd de verbindingswissel tussen de lijnen 15 en 29 uitgebroken. Sinds kort bestaat er een rechtstreekse verbinding vanuit Lier en het kopmaken en opduwen vanuit Herentals om de industriële lijn 207 naar Zittaard (Geel) te bereiken kan hierdoor wegvallen.

Lijnen 52 en 52/2

Onze trouwe correspondent heeft vastgesteld dat het aansluitingsspoor van de nieuwe houtterminal in Boom (zie vorig nummer) al bereden werd, maar of hij al effectief gebruikt werd is nog niet geweten. Langs de andere kant van het Zeekanaal heeft Infrabel op lijn 52 in Ruisbroek, de verbindingswissel naar lijn 52/2 richting Willebroek uitgebroken en de bovenleiding verwijderd. Het lijkt er dus op dat de houttreinen in de richting van het Waalse Gouvvy via Antwerpen zullen rijden.

Lijn 162

Op deze lijn in de omgeving van Neufchâteau werd er zo'n 3 jaar geleden een circa 4 km lange lijn aangelegd naar een industriezone, naast de E 411. Aan het vele zichtbare roest op de sporen te merken, kiezen de daar gevestigde bedrijven eerder voor de E 411 dan voor het spoor.

Werkplaatsen

Op 6 oktober 2016 werd in Arlon, op een terrein van 4000 m², de nieuwe tractiewerkplaats geopend. Ze heeft een lengte van 120m, is 35m breed en beschikt over 2 onderhouds-sporen. Kostprijs: 23 miljoen €. Ze vervangt de oude werkplaats van Stockem uit 1928.

Binnenkort openen ook de nieuwe werkplaatsen van Melle (bij Gent) en Kinkempois (bij Liège). Ze liggen op een gedeelte van de vroegere vormingsstations.

De onderhoudswerkplaats voor de M6 dubbeldekkers te Hasselt wordt vergroot en gemoderniseerd. In de verlengde hal kan dan een volledige rijtuigstam worden binnengereden waardoor heel wat tijdrovend rangeerwerk (thans soms 3 uur!) komt te vervallen.

Premetrostation Opera

Met één van de talrijke grootse werven die het toekomstige tramverkeer in de stad Antwerpen zullen veranderen, namelijk de metrolijn vanaf station Astrid via de Franklin Rooseveltplaats en zo verder zuidwaarts, zal eveneens het premetrostation Opera na veertig jaar volledig worden vernieuwd.

Dit station opende in 1975 zijn deuren en had, volgens mijn mening, een voor die tijd vrij modern ogende inrichting. Onze eigen vereniging had in dit station in die jaren zelfs een tijdlang een winkel waar ze haar magazine en andere gerelateerde artikelen verkocht. Ikzelf ben iets te jong om dat allemaal meegemaakt te hebben, in die jaren zeventig was mijn interesse voor openbaar vervoer nog heel ver te zoeken.

Dat is ook de reden dat ik niet goed weet of de rest van die panden die daar waren te vinden ooit wel echt een commerciële invulling hebben gekend en hoe lang dat zou kunnen geweest zijn. In ieder geval herinner ik mij dit station enkel als een verlaten, steeds meer in verval rakend, op sommige momenten en plaatsen zelfs vrij stinkende ruimte.

Dit station sloot in september dan ook voor twee jaar zijn deuren om in 2018 na een totale ombouw en modernisering terug te openen. Net voor de sluiting had men een weekend de kans om met een gids nog een keer achter de schermen te gaan kijken.

Tijdens de rondleiding kon men inderdaad merken dat een vernieuwing en andere invulling van deze plaats dan ook stilaan broodnodig was. En dat het een bijzondere vernieuwing zal worden, staat vast. Volgens de plannen op de borden die men had gehangen en volgens de gids die de uitleg gaf, zal het toekomstige station een ware metamorfose ondergaan waarin lichtinval een grote rol zal spelen. Als het station in 2018 terug opent, zal het eveneens een waar knooppunt vormen voor gebruikers van openbaar vervoer, auto en fiets.

De vorm en opbouw van het gehele complex zou dermate afgewerkt worden zodat er een natuurlijke lichtinval zou ontstaan vanaf de gelijkgrondse inkomhal via een schacht tot helemaal aan de verdieping -3, waar de trams van de 'noord-zuidas' gaan rijden.

Een paar dagen voor de rondleiding ben ik nog eens wat foto's gaan nemen van de op dat moment bestaande toestand. Op de eerste foto bovenaan zie je één kant van het niveau -1, daar waar de grote hal met de vroegere winkels gevestigd was. Men had daar al een tijdje een tentoonstelling hangen met foto's van vroeger en hoe de nieuwe toestand er zou uitzien. Die hal zal in de toekomst grotendeels omgevormd worden tot een deel van een parking en de plaats die te zien is op de foto zal de ondergrondse noord-zuidverbinding voor het autoverkeer gaan vormen.





Op de middelste foto op bladzijde 6 zie je op niveau -2 de tramlijn van de 'oost-westas' met het perron richting linkeroever. Na de modernisering van de perrons en dergelijke zal de rechtermuur vervangen zijn door een (volledige?) glazen wand die uitkijkt op het gedeelte van de parking op dit niveau. Op ditzelfde perron had je ook een groot raam waardoor men soms al eens een blik kon werpen op de 'controlekamer'.

Nadat deze dispatching verhuisd was, werden de twee lokalen al gedeeltelijk ontmanteld. Het restant kan je zien op de onderste foto op bladzijde 6. Eerlijk gezegd deed dit tafereel, en de kamer ernaast met nog een resem beeldschermen, mij denken aan een decor uit één of andere minder goede Koude Oorlog-film. Een groot gedeelte van het perron (niet op de foto) en deze voormalige ruimtes zullen eveneens verdwijnen om vervangen te worden door de grote lichtschacht. Waar nu steeds een donkere hoek te vinden was, zal men later kunnen genieten van invallend daglicht.



De bovenste foto op deze bladzijde toont het stationsniveau -3, de 'noord-zuidas'. Hier komen de sporen te liggen in de richting naar en van de helling ongeveer ter hoogte van de Maria-Theresialei en zo verder naar het zuiden van de stad. Links van de zuilen zal het spoor naar het zuiden gaan en op de plaats waar ik sta, gaat het spoor richting station Astrid en verder. Volgens de gids is de betonlaag om de sporen op te leggen te laag vermits men bij de aanleg indertijd rekening hield met de toenmalige trams en niet met de latere, nieuwe generaties lagevloertrams. Daarom zal tijdens de werken deze laag eveneens moeten aangepast worden.

Op de middelste foto hiernaast ziet u het perron van datzelfde spoor richting Astrid. Rechts op de foto kan u één van de borden opmerken die her en der geplaatst waren en waar nog meer info van het toekomstige station te vinden was. Wat men ook op de foto kan zien, is de gebogen rode lijn op het perron. Deze lijn vormt de rand van de lichtschacht tot op dit niveau. Met moet in feite deze lijn naar boven doortrekken en dan kan men beseffen hoeveel zoldering er zal verdwijnen om het licht tot hier te laten komen.

Wat men achteraan op deze 2 foto's kan opmerken, is een flauw schijnsel. Hier was in een vroeger opgetrokken muur een gat gemaakt waardoor men een blik kon werpen op het spoor dat reeds richting Franklin Rooseveltplaats en verder naar het station Astrid loopt. Op de foto hiernaast ziet men dit reeds opgehoogde en afgewerkte spoor. De verlichte muur achteraan rechts is de verstevigingsmuur van het daarboven gelegen operagebouw.

Ik hoop u met deze foto's een kleine inktij te hebben gegeven op wat was en wat nog zal komen.

Tekst en foto's: Eddy Goens



Terug trams naar Zwijnaarde...

Sinds zondag 6 november 2016 rijden er terug trams door Zwijnaarde! Op deze dag werd het Gentse tramnet twee kilometer langer. De Lijn investeerde hiervoor ruim 25,2 miljoen euro.

Het nieuwe traject van tramlijn 21, tussen Zwijnaarde Gestichtstraat en Zwijnaarde Bibliotheek, telt 3 haltes. De inwoners van de deelgemeente hebben nu een rechtstreekse tramverbinding met het centrum van Gent.

Tussen 1913 en 1954 reden er reeds trams door Zwijnaarde. Op 11 oktober 1913 stelde de NMVB het traject Gent Sterre – Zwijnaarde – Merelbeke in dienst als onderdeel van de verbinding Gent – Geraardsbergen.

Het Britse leger blies echter in oktober 1914 de Scheldebrug van Zwijnaarde op. Dit betekende het voorlopige einde van de uitbating van het baanvak Gent – Zwijnaarde – Merelbeke. Deze brug werd pas in 1922 hersteld zodat de tram na bijna 8 jaar opnieuw naar Zwijnaarde kon rijden.



Een kroniek van deze dag in foto's:

Foto bovenaan:

Zondag 6 november 2016, omstreeks half negen in de ochtend, aan de nieuwe eindhalte "Bibliotheek" van tramlijn 21 in Zwijnaarde. De AR.193 is bezig met het aanleggen van een rookgordijn, teneinde misnoegde autobestuurders te misleiden. Ze zal zo dadelijk een proefrit tot over de nieuwe trambrug over de Ringvaart maken.

Foto: Joga.

Foto midden:

Het einde van een tijdperk: bus 5768 mocht rond het middaguur de laatste rit van de pendeldienst tussen Zwijnaarde Gestichtstraat en Zwijnaarde Bibliotheek verzorgen. De genodigden zijn dan aan de overzijde van de Ringvaart bezig met het doorknippen van het lintje.

Foto: William Boeckx.

Foto onderaan:

De notabelen bij het traditionele doorknippen van het (gele) lint. U herkent ongetwijfeld bekende gezichten. Op de achtergrond de AR.193.

Foto: Luc Koenot.





Op de tramlijn Gent – Zwijnaarde – Merelbeke werden vanaf 1914 stoomtrams ingezet. Vanaf eind 1932 verschenen er de eerste spoorauto's. Op 24 april 1954 reed de tram voor het laatst op het traject van Gent naar Zwijnaarde en werd daarna vervangen door een busdienst. Op 2 oktober 1954 viel eveneens het doek over het traject Zwijnaarde – Merelbeke. Hier was de aanleg van de autosnelweg Brussel – Oostende de rechtstreekse oorzaak.

Het rollend materieel van de Gentse stadslijn 5 bleef echter de vermelding "Zwijnaarde" dragen. Deze elektrische tramlijn had haar eindhalte op de Zwijnaardsesteenweg, net voorbij het Rerum Novarumplein. Tram 5 verdween op 31 mei 1965 en werd eveneens verbust.

Op 26 mei 2000 werd de tramverlenging tussen Gent Sint-Pieters en Zwijnaardebrug feestelijk in gebruik genomen. De tramlijnen 21 en 22 reden van dan af tot aan Zwijnaardebrug. Als gevolg van omvangrijke werken aan het tramnet reed tussen 5 september 2011 en 16 maart 2016 een tramlijn 24 naar Zwijnaardebrug. Lijn 21 verdween tijdelijk en lijn 22 kreeg een andere eindbestemming.



Foto bovenaan:

De AR.193 mocht als eerste spoorvoertuig het nieuwe traject officieel inrijden. Dit type materieel denderde tot 1954 door Zwijnaarde.

Foto midden:

Enkele tellen later volgde Hermelijn 6332. Vlaams minister van Mobiliteit Ben Weyts bediende hier de tractieknuppel.

Foto onderaan:

De rijtuigen AR.193 en 6331 genieten van de herfstzon. Achter de fotograaf ligt de overloopwissel waarop de trams sinds 9 oktober 2016 konden keren.

De drie foto's op deze bladzijde zijn gefotografeerd op 6 november 2016 door William Boeckx.

MUSEUMNIEUWS

Restauratie NMVB Standaard-Kust 9942

De zomer van 2016 was dit jaar meer dan een gewone zomer. Het werd de zomer van de wederopstanding van 2 Standaard-motorwagens van de NMVB.

Terwijl in Antwerpen de Poldertram 9994 de eerste publieksritten maakte, was aan de Kust de Standaard-Kust 9942 eveneens present voor het zomerseizoen.

Beide restauraties zijn vergelijkbaar maar vertonen toch ook grote verschillen. Op technisch vlak lijken beide goed op elkaar. Voor beide zijn draaistellen gebruikt afkomstig van ex S-motorwagens. Deze van de SM 9127 werden gebruikt onder de Poldertram, terwijl deze van de SO 9028 gebruikt werden voor de reconstructie van de Standaard-Kust 9942. Beide trams zijn dan ook pareltjes van museumwagens geworden waar we gerust fier op mogen zijn!

De restauratie van de Standaard-Kust 9942 is in feite het reconstrueren van een tram gebruik makende van diverse onderdelen.

In 2011 werden in Weelde tal van onderdelen zoals controllers, perslucht tanks, remcilinder, talloze kleppen, binnendeuren e.d. bijeengezocht. Per vrachtwagen vertrokken deze onderdelen samen met de Standaard-Kust bijwagen 9526 naar de werkplaatsen van de RET te Rotterdam. In een eerste fase werden het chassis en de kast onder handen genomen van de toen nog bijwagen. De draaistellen kwamen terug naar Weelde en in Rotterdam ging men aan de slag om het chassis weer om te bouwen om dienst te doen als motorwagen. Diverse onderdelen van het remmechanisme zoals remcilinder, perslucht tanks, kleppen en stangen werden geplaatst. Er werd gekozen voor de uitvoering met de betrouwbare luchtrem in plaats van de originele Pieper-rem.

Nadat ook de kast weer op het chassis geplaatst was kon de elektrische tractiebekabeling voorzien worden evenals de rest van de elektrische installatie.

Regelmatige werkbezoeken in Rotterdam waren nuttig voor de restauratieploeg van de RET. Ook kon de opgedane kennis bij de restauratie van de Poldertram en het rijdende voorbeeld 9985 bij TTO heel wat bruikbare informatie bijdragen. Rond dezelfde periode ging in Knokke een ploeg vrijwilligers van TTO aan de slag om de draaistellen van de ex SO 9028 te renoveren. In de zomer van 2012 werd dan stilaan een droom werkelijkheid. De gerenoveerde draaistellen verhuisden naar Rotterdam en in retour keerde de Standaard-Kust motorwagen 9942 naar Knokke terug.

Een volledige technische controle en een actiepuntenlijst werden opgemaakt want al gauw bleek dat het werk nog verre van klaar was.

Stap voor stap konden diverse kleinere technische problemen worden opgelost. Zo bewoog het stangenstelsel van het remsysteem geen millimeter en moesten onderdelen vaak opnieuw gedemonteerd worden om daarna weer terug geplaatst te worden. Hiervoor moest de tram ook verscheidene malen gelicht worden van de draaistellen. Bovendien diende ook de pantograaf (afkomstig van de SE 9093) nog geplaatst te worden.

Uiteindelijk kon op 7 maart 2015 een eerste testrit gemaakt worden. De 9942 reed zijn eerste meters op eigen kracht vanuit de stelplaats Knokke. De euforie was echter van korte duur want bij die eerste testrit liep het al fout te Zeebrugge. De oorzaak lag bij de revisie van de motor bij een externe firma maar die daar niet grondig genoeg gedaan werd. Een reservemotor uit Weelde bracht opnieuw vreugde voor de tweede succesvolle testrit, deze keer tot in De Haan.

Uit meetresultaten bleek nadien dat ook de reservemotor slecht bevonden werd en zodoende werd gekozen om de originele motor opnieuw maar nu degelijk, te laten reviseren.

Tussen al die werken door werd onder meer nog de verlichting op 24V geplaatst en werden in het reizigerscompartiment alle toestellen en zekeringen op 600V afgeschermd. De zandbakken werden aangepast en een systeem voor de geleiding van de pantograafkoord werd uitgedacht...

Maar ook op vlak van de tractie uitrusting diende de 9942 aangepast te worden om op de Kusttramlijn te kunnen rijden tussen de BN's en de Hermelijnen. Zo moest een overspanningsbeveiliging worden ingebouwd want de spanning en de stroompieken zijn tegenwoordig hoger dan voorheen.

Na een laatste succesvolle proefrit tot Oostende werd de Standaard-Kust 9942 onderworpen aan de technische keuring door De Lijn evenals een testrit en een remproef. De motorwagen slaagde met glans en kon het zomerseizoen 2016 in De Panne zonder problemen aanvatten.

Tijdens een speciale inhuldiging op 15 juli 2016 werd de 9942 officieel in dienst genomen in de aanwezigheid van o.m. Roger Kesteloot, de directie De Lijn West-Vlaanderen en de burgemeester van De Haan. De 9942 zal een nieuwe publiekstrekker zijn tijdens de toekomstige speciale ritten aan de Kust.

Inmiddels werd begonnen met een groot onderhoud aan de Standaard 9985...

INDUSTRIE

Gps voor in de metro

Smartphones maken het vandaag overal mogelijk om de weg te vinden. Overal, behalve wanneer ze geen ontvangst hebben, bijvoorbeeld in een ondergronds metronetwerk. Een Hasseltse student ontwikkelde daarom een app die ook zonder ontvangst kan aangeven waar de gebruiker zich bevindt in het metrogangstelsel.

Door de bewegings-sensoren van de smartphone te koppelen aan de uurroosters van de metrolijnen berekent de applicatie de exacte positie van het metrostel en de te verwachten aankomsttijd.

Belgische technologie voor Saoedi-Arabië

De stad Riyadh in Saoedi-Arabië heeft voor haar nieuwe automatische metrolijnen 4, 5 en 6 een bestelling van 69 metrostellen type Metropolis geplaatst bij Alstom. Verschillende fabrieken van de groep werken mee aan de bouw. De vestiging in Charleroi (ex ACEC) ontwikkelt het tractiesysteem en de hulpaggregaten.

2017

JULI						
Z	M	D	W	Do	V	Z
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

AUGUSTUS						
Z	M	D	W	Do	V	Z
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

SEPTEMBER						
Z	M	D	W	Do	V	Z
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

OKTOBER						
Z	M	D	W	Do	V	Z
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

NOVEMBER						
Z	M	D	W	Do	V	Z
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30		

DECEMBER						
Z	M	D	W	Do	V	Z
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						



PCC 6216, Gent, lijn 22 Stelplaats (foto Eddy Cassiers, 13 maart 2016)

2017

JANUARI						
Z	M	D	W	Do	V	Z
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

FEBRUARI						
Z	M	D	W	Do	V	Z
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28				

MAART						
Z	M	D	W	Do	V	Z
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

APRIL						
Z	M	D	W	Do	V	Z
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30						

MEI						
Z	M	D	W	Do	V	Z
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

JUNI						
Z	M	D	W	Do	V	Z
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	



Hermelijn 7203, lijn 3 keerlus Melsele, extradienst (foto Kevin Van der Schouw, 3 december 2016)

RETOURTJE POPERINGE (deel 1)

In mei en juni worden we steevast geconfronteerd met “raar weeke”, het gevolg van al evenveel “raar daage”. Als een “rare dag” op maandag of vrijdag valt, dan krijg je vanzelf een “lang weekend”. Als echter de “rare dag” op een dinsdag of donderdag valt, dan kan men “de brug maken” en bekomt men een extra-lang weekend van 4 dagen.

Zo ook op donderdag 5 mei 2016: Hemelvaart. Reken daarbij dat dit toevallig de eerste écht zomerse dag was na een erg koude en weerbarstige aprilmaand. Reden te meer om zulk “lang weekend” te bewerkstelligen door “de brug te maken” en naar de Vlaamse Kust te trekken.

Het station van Oostende - waar ik twee dagen tevoren ben neergestreken om wat rust te vinden na een drukke periode - blijft maar treinreizigers uitbraken. Een groot deel toeristen begeeft zich in dichte drommen naar de kusttram, doorheen de werf die volgend jaar een volledig nieuwe stationsbuurt moet opleveren, met naadloze aansluiting tussen trein en tram. De “Westendetrans” worden de één na de ander aan de normale dienstregeling toegevoegd. Een ander deel toeristen stoomt richting Visserskaai om een laatste plaatsje te bemachtigen op de reeds goed gevulde terrassen. In no-time ziet Oostende zwart van het volk. En van de auto's.

Eén zaak is zeker: dit wordt een topdag voor de Kusthoreca. Ook zonder mij, want ik beslis om dit nooit gezien staaltje van toeristische chaos te ontvluchten. Even de mogelijkheden bekijken op de routeplanner van De Lijn : Poperinge lijkt een leuke en originele bestemming te zijn. Wat als ik nu eens per autobus naar de Hoppestreek tracht te geraken, om vervolgens per trein terug in Oostende aan te komen? Een uitdaging, gezien de dienstregeling “zon- en feestdagen” van toepassing is op de buslijnen, die in de Westhoek al niet frequent rijden. Na enig gepuzzel komt volgende douche van openbaar vervoer op het menu van deze “Hoogdag”.

Bus 69	Oostende station – Veurne station	12.27 – 13.52	1,40 €
Bus 50	Veurne station – Ieper station	14.03 – 14.47	1,40 €
Bus 60	Ieper station – Poperinge station	15.02 – 15.26	Gratis overstap
IC trein	Poperinge - Kortrijk	16.13 – 16.51	7,6 € (treinkaart)
IC trein	Kortrijk - Oostende	16.58 – 18.13	Inclusief



Bus 69 komt vijf minuten te laat aan de vertrekhalte in het busstation van Oostende. Niet door een vertraging komende uit Veurne, want bus 5467 kwam uit de stelplaats. Foei! Door de tsunami van toekomstige toeristen, geraakte de bus slechts met veel moeite uit de stad Oostende.

De vertraging loopt op en de aansluiting in Veurne (naar Ieper) kan ik dus al vrij snel op mijn buik schrijven. Dit is echter buiten de dispatching van De Lijn gerekend, de chauffeur had namelijk op mijn vraag de nodige info vergaard: mijn aansluitende bus zou zelf met veel vertraging in Veurne toekomen... wegens de processie van auto's op de baan Ieper - Veurne - Kust.



Onverwachts dus nog voldoende tijd om één van de mooiere en zeldzaam wordende brievenbussen te fotograferen, het mooie station van Veurne in de steigers te zien staan, en "Deense Neus" 566 richting De Panne te zien sporen. De typische bovenleiding van spoorlijn 73 doet me nog steeds denken aan de Henegouwse tramlijn 90.



Met bijna een half uur vertraging zit ik op bus 50 richting Ieper. In de NMVB-periode was dit lijn 773; er was toen ook een onrechtstreekse busverbinding: 744/1 (sic!) Ieper-Poperinge en 744/2 Poperinge-Veurne.

Lijn 50 volgt in feite gewoon de N8 tussen Veurne en Ieper. We zien onmiddellijk waarom bus 4597 van de stelplaats Ieper vertraging heeft opgelopen. De "Route Nationale" is één lange file van auto's die de hoop koesteren om de Kust te bereiken (en daar een hypothetische parkeerplaats te vinden...).



Tegelijk wordt je overdonderd door de schitterende vergezichten, afwisselende landschappen en pittoreske dorpjes zoals Hoogstade en Woesten waar de geheel eigen kerktoren samen met de Japanse kerselaars in bloei een mooi tafereeltje oplevert. Maar die foto is voor deel 2.

(... wordt vervolgd)

OOSTENRIJKNIEUWS

In het eerste nummer van uw favoriete tijdschrift van dit jaar kon u al vernemen dat de Oostenrijkse spooroperator Stern & Hafferl nieuw rollend materieel had aangekocht.

Vossloh/Kiepe mocht in januari 2014 een bestelbon ontvangen voor de levering van 11 voertuigen van het type "Tramlink V3" genummerd in de reeks 121-131.

Deze metersporige Bo'2Bo' voertuigen zijn 31,86m lang en wegen 41,3 t. Onder een bedrijfsspanning van 750V gelijkstroom ontwikkelen ze een maximum vermogen van 400 kW en halen ze een snelheid tot 70 km/u.

De reizigerscapaciteit bedraagt 183 personen (aan 4 personen/m²) waarvan er toch nog 75 kunnen zitten, de 15 klapzitjes inbegrepen.

De eerste eenheid werd al in december 2015 bezorgd. Sinds maart 2016 worden ze planmatig ingezet op de "Traunseebahn", de lijn Vorchdorf – Gmunden Klosterplatz.

Ondertussen verlopen de werken om de tramlijn van Gmunden te koppelen aan de Traunseebahn volgens plan.



Foto bovenaan:

Wagen 123 zal zo dadelijk richting Gmunden Klosterplatz rijden, terwijl de 121 in reserve staat. De vernieuwde werkplaats is al in gebruik.

Vorchdorf, 6 oktober 2016.

Foto midden:

In het centrum van Gmunden is men nog volop bezig met de aanleg van de missing link tussen de Franz-Josef-Platz en de Klosterplatz. Dit document toont ons de toekomstige halte aan de Rathausplatz. Op de achtergrond zien we de werken aan de ontbrekende sectie Rathausplatz – Traunbrücke.

Gmunden, 6 oktober 2016.

Foto onderaan:

De bestuurders van de Attergaubahn kunnen sinds kort ook hun hartjes ophalen met het nieuwe materieel. Op 4 oktober 2016 staat de 124 in Attersee Lokalbahnhof klaar voor een scholierenrit naar Walsberg. Wagen 125 staat reserve.





Het nieuwe speelgoed voor de Wattmen en –women van Stern & Hafferl wordt intussen aan een gezapig tempo afgeleverd.

De wagens 124, 125 en 126 doen sinds oktober 2016 dienst op de lijn tussen Vöcklamarkt en Attersee.

Bij de redactie van dit artikel was wagen 127 zopas geleverd.

Ook vanuit de stad Linz kunnen we enkel goed nieuws melden: tramlijn 3 werd verlengd en lijn 4 zag het licht.

Tramlijnen 3 en 4 rijden tijdens de week volgens een kwartierdienst. Dit geeft tussen Landgutstrasse en Traun Kreuzung elke 7,5 minuten een tram. Intussen droomt men bij Linz Linien hardop van een nieuwe verlenging tussen Schloss Traun en het centrum van Haid.

Linz Linien beschikt bovendien nog over een bescheiden trolleybusnet van vier groten-deels samenlopende lijnen. De trolleybussen van Volvo/Kiepe uit het jaar 2000 zijn aan vervanging toe. De keuze viel op enkelgelede Exqui.city's van Van Hool waarvan de levering in het voorjaar van 2017 zou beginnen.



Foto bovenaan:

Ondertussen stonden op 4 oktober 2016 de oude motorwagens ET 26110 en ET 26111 in het station van Sankt-Georgen im Attergau hun toekomst gelaten af te wachten.

Foto midden:

Het tramnet van Linz werd dit jaar in twee stappen uitgebreid. Een eerste verlenging, tussen de stelplaats Weingartshof en het eindpunt van tramlijn 3, "Trauner Kreuzung", werd op 25 februari 2016 in dienst genomen. Tram 084 staat op 5 oktober 2016 in de keerlus van Trauner Kreuzung op zijn volgende rit te wachten.

Foto onderaan:

De tweede verlenging van het tramnet van Linz, tussen Trauner Kreuzung en Schloss Traun, werd op 10 september 2016 in gebruik genomen. Linz is sinds deze datum tevens een tramlijn rijker: lijn 4. De foto toont ons de keerlus gelegen aan de eindhalte Schloss Traun. In de verte kan je nog tram 063 waarnemen. 5 oktober 2016.

Tekst en foto's: William Boeckx.



MoboVaria

De trolleybus 25 van de NV "Tramways d'Anvers" (tweede deel)



Naar aanleiding van het artikel over het door Johan Tyssens gebouwde model van de trolleybus 25 van de NV "Tramways d'Anvers" kan niet voorbijgegaan worden aan een stukje geschiedenis van de Antwerpse trolleybuslijn 31.

Van trolleydraden naar tramdraad en omgekeerd en zo verder

Toegegeven: de titel boven dit artikel klinkt eigenaardig. Het gaat echter om het gedeeltelijk gebruiken door de trolleybussen van lijn 31 van de trambovenleiding. Maar eerst iets over de stelplaats van de trolleybussen van lijn 31.

Voor de oorlog was die stelplaats gevestigd aan de Luithagen, maar bij het hernemen van de trolleydienst werden de bussen van lijn 31 gestald in de loods aan de Pothoek, waar ook de trolleybuslijn 6 thuis was. De bussen van onze 31 dienden dus voor het in- en uitrijden even de lijn 6 te volgen en dan te 'wisselen' op de trolleydraden van de eigen lijn. Dit lijkt logisch zal je zeggen, maar wat doe je als er geen trolleydraden hangen tussen die lijn 6 en die lijn 31? Want de lijn 6 kruiste de Italiëlei ter hoogte van de Vondelstraat en de Paardenmarkt; en de eindpuntlus van trolleybuslijn 31 bevond zich op de Noorderplaats.

Tussen die twee punten waren er geen trolleybusdraden, dus kon er niet zomaar even via bovenleidingwissels van de ene lijn naar de andere gewisseld worden. Mochten die draden er wel gehangen hebben, hadden er ook zware en dure bovenleidingwissels geplaatst moeten worden, wat de T.A. echter wou vermijden. Wél bevonden er zich tussen beide kruispunten tramsporen en dus ook een 'positieve' rijdraad voor de tram.

Het volstond dus van nog een 'negatieve' draad, een zogenaamde manoeuvre draad, boven het tramspoor te hangen. Die draad diende wel voldoende ver uit het vrije ruimteprofiel van de pantograaf van de NMVB-trams te worden gehangen. Meer dan zestig jaar geleden gebruikten dus de buurtspoorwegtrams (met pantograaf), de stadstrams (met trolleywielje) en de trolleybussen (met trolleygleuf) hetzelfde rijpad.

Goed, maar hoe gebeurde dat dan in de praktijk, zo zonder wissels om van het ene paar draden op het andere paar te komen? Wel, hier komt, of beter, kwam de 'ontvanger' op de proppen. Inderdaad de ontvanger, want de chauffeur bleef netjes achter zijn stuur zitten.



Uitrijden

Bij het wegrijden van de stelplaats Pothoek werd dus eerst de trolleybuslijn 6 gevolgd. Bij het afdraaien naar de Italiëlei stapte de ontvanger uit en plaatste de linkse trolley-stang op de tramdraad (positieve pool) en de rechtse stang op een zogenaamde manoeuvre draad die de negatieve pool droeg. Dan werd er even gereden tot de Noorderplaats, waar ter hoogte van de Ellermanstraat terug diende verstoken te worden op dubbele trolleydraden.

Het tramspoor dat hier aan de linkerkant van de weg lag, kon immers niet verder gevolgd worden. Voor de Goederenstatie (later Dokken en Stapelhuizen) mocht de ontvanger de trolley-stangen eindelijk tegen de 'echte' draden van lijn 31 plaatsen.

Op het plan kan je deze operatie volgen. De dubbele doorlopende lijn duidt uiteraard de tramsporen aan. De trolleybusdraden worden aangeduid door een punt-streeplijn.

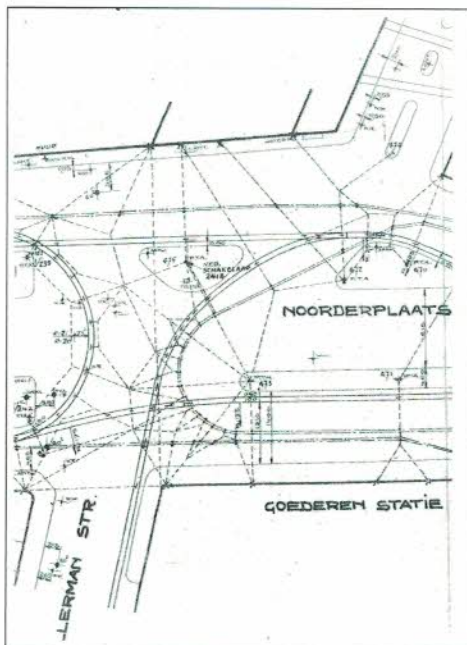


Je ziet onderaan links op het plan dat er een dubbele trolleydraad vertrekt ter hoogte van de tramwissel en dat deze trolleydraden noodzakelijk waren omdat ze niet het tramspoor volgden en dus de tramrijdraad niet verder kon worden gebruikt door de trolleybussen. Onderaan op het plan, iets boven het woord 'GOEDEREN' zie je dan de trolleydraden van de keerlus op de Noorderplaats de manoeuvre draden naderen, zodat hier de trolley-stangen konden 'overgestoken' worden.

Nu we toch het plan zien: ook bovenaan vinden we dezelfde situatie terug. Ook daar lopen er twee manoevertrolleydraden parallel naast het tramspoor om dan links bovenaan het plan aan te sluiten op de trambovenleiding. Maar dan zitten we al bij de inrijprocedure.

Inrijden

Bij het na de dienst terug naar de stelplaats rijden dienden eerst op de Noorderplaats voor de "Burelen der Havenwerken" de trolley-stangen verstoken te worden naar de tramdraad en de manoeuvre draad.



Aan de Paardenmarkt werd echter niet naar links de Vondelstraat ingedraaid, maar werd wel naar rechts de Paardenmarkt opgedraaid. Na het versteken van de trolley-stangen werd verder de lijn 6 gevolgd tot aan een keerlus op de Brouwersvliet net voor de Van Dyckkaai.

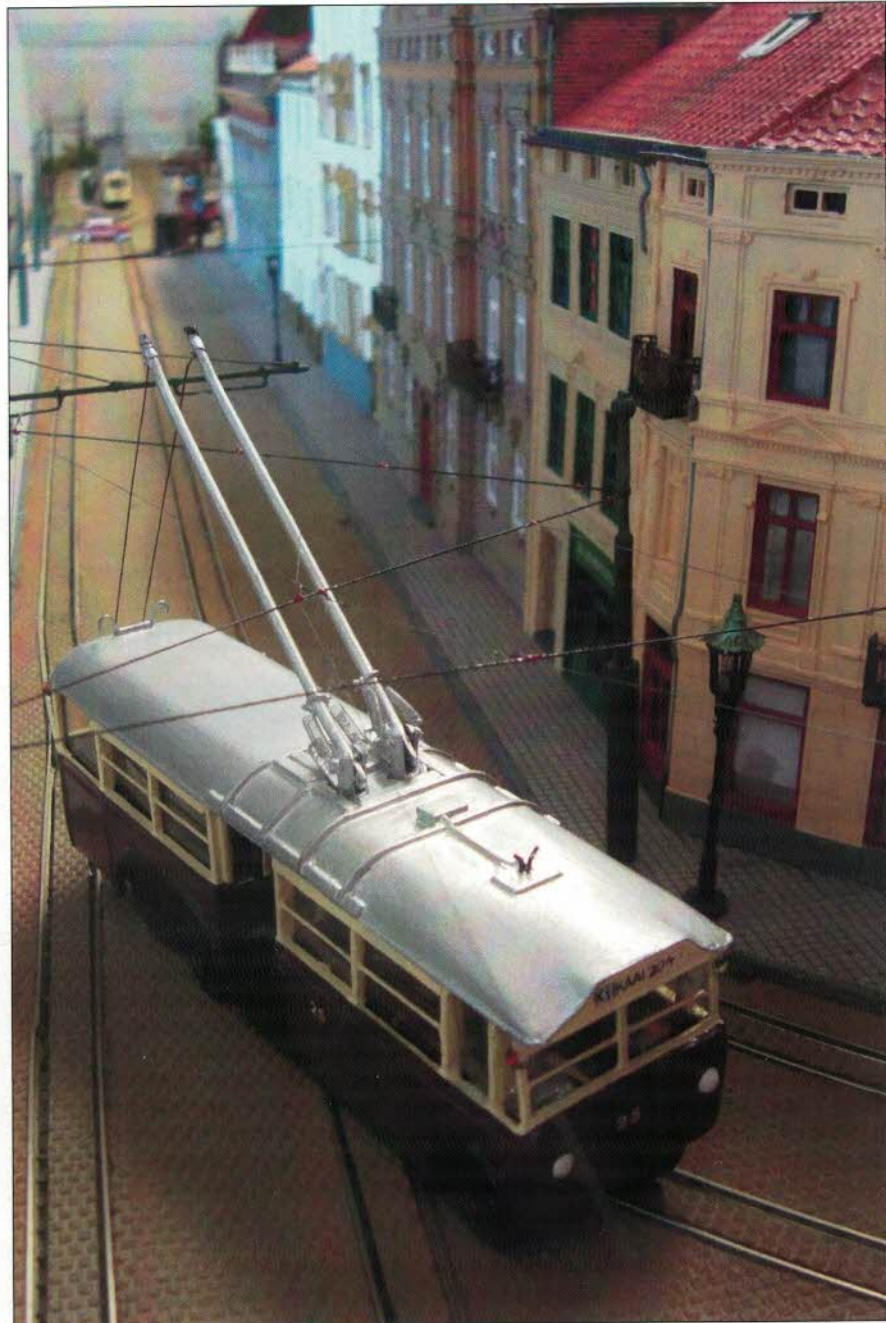
Doordat er geen wissels in de bovenleiding staken, diende hier ook weer twee keer verstoken te worden. Verder ging het dan via lijn 6 de Italiëlei over, de Vondelstraat in, het Sint-Jansplein op waar tramlijn 12 gekruist werd en zo in de garage van de Pothoek.

Althans, dat was de voorgeschreven werkwijze. Om snel gedaan te hebben konden ook ter hoogte van de Paardenmarkt de trolleys afgetrokken worden door de ontvanger. Hij liep dan achter de trolleybus en mikte - midden op de Italiëlei! - de trolley-stangen op de draden van lijn 6, richting Pothoek.

Daar waar de trolleybuschauffeur in tegenstelling met de tramwattman elitair was - hij droeg immers een stofjas - was de ontvanger de klos. Hij diende niet alleen bij het versteken van de trolley-stangen in weer en wind buiten achter de bus te stappen of lopen, maar hij kreeg ook met de dokwerkers te maken.

En die hadden, wanneer ze naar huis konden, geen zin in vertragingen. Dus mocht de ontvanger niet ontvangen, maar gaven de dokwerkers het geld voor de rit door aan de ontvanger die aan de middendeur stond en in ruil voor de centjes enkel de ticketjes diende door te geven. Dit gebeurde overigens in alle eerlijkheid. Vals spelen door niet te betalen was uit den boze want de vals-speler werd onmiddellijk zonder pardon uit de bus gegooid.

Met dank aan Johan Tyssens voor de informatie en de mogelijkheid om zijn tram- en busmodellen te fotograferen.



Ferivan
Modelbouw

Productie Tram & Bus,
Verkoop & Advies

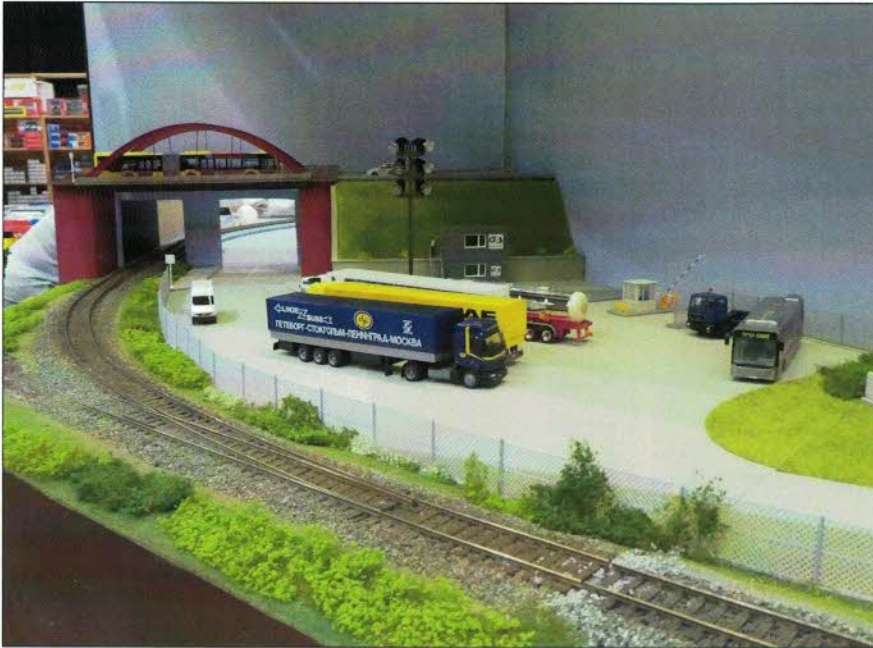


Bekijk het actuele aanbod op onze website

www.ferivan.be
Postbus 55, B-2170 Merksem
info@ferivan.be

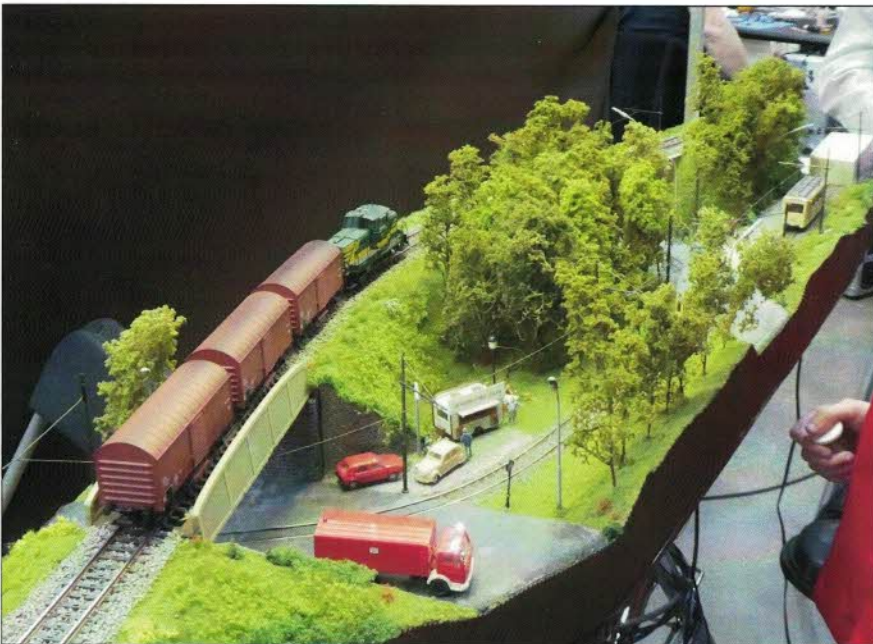
MOBOV-NIEUWS

In de VeBOV-Revue 2016-2 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 de beide banen die nog sterk werden verfijnd, stelden we opnieuw tentoon, deze keer op de achtste grote Modelspoor Expo 2016 in de Brabantthal te Leuven op 15 en 16 oktober 2016.



Met hartelijke dank aan alle bouwers aan de banen en alle medewerkers en leden van mobov voor hun inzet en steun in 2016.

Nu op naar een even succesvol 2017!



Ook op de vaste multifunctionele clubbaan in het mobov-lokaal Cuylits werd en wordt naar hartenlust gereden.



Met dank aan onze fotografen Erik Kalstad en Thierry Vercauteren.

