



RAIL-REVUE

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

Achtentwintigste jaar – Nr. 2

April – Mei - Juni 2013

ISSN 0773-0713

Afgiftekantoor: Wilrijk 1

P208887



COLOFON

Rail-Revue is een uitgave van VeBOV v.z.w. (Vereniging Belangstellenden in het Openbaar Vervoer) opgericht in 1976. (bijlage tot het Belgisch staatsblad van 9 september 1976) N.N.416.975.878

Verantwoordelijk uitgever: Luc Couscheir, Gladiolusstraat 5, 2610 Antwerpen (Wilrijk)

Secretariaat: Jan Vandecandelaere, Vredestraat 21, 8750 Wingene

Redactie, vaste medewerkers: Eddy Cassiers, Luc Couscheir, Erik Heylen

Vormgeving: Erik Heylen

Verzending: Luc Couscheir

Overname van gegevens is toegestaan mits bronvermelding.

Reproductie van artikels en illustraties, ongeacht onder welke vorm, kan enkel mits schriftelijke toestemming van de auteur en/of uitgever.

Inzenders blijven verantwoordelijk voor de door hen ingezonden artikels.

Reageren kan op het adres van de verantwoordelijk uitgever of per e-mail: info@vebov.be

Algemene informatie over onze vereniging is te vinden op het webadres: www.vebov.be

Voor de toevallige lezer van Rail-Revue of deelnemer aan één van onze uitstappen: indien U belangstelling betoont voor VeBOV en Rail-Revue voortaan rechtstreeks thuis wenst te ontvangen, volstaat het om Uw persoon- en adresgegevens aan ons mee te delen. U kan hiervoor terecht op één van de bovenvermelde adressen. Na betaling van het lidgeld ontvangt U dan de vier nummers van Rail-Revue van het lopende kalenderjaar. U kan vrijblijvend deelnemen aan door VeBOV ingerichte uitstappen en bijeenkomsten.

Lidgeld 2013: België 23€, andere landen 27 €

Bedrag over te maken op rekening van bpost bank ten name van VeBOV v.z.w.,
Gladiolusstraat 5, 2610 Antwerpen (Wilrijk).

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

INHOUD VAN DIT NUMMER

Colofon _____	2
Verenigingsnieuws _____	3
Spoorwegen _____	4
Stads- en streekvervoer _____	10
Van Tram tot Tramkop _____	19

Werkten mee aan dit nummer:

Dirk Arretz
Raf Bonte
Eddy Cassiers
Luc Couscheir
Erik Heylen
Stefan Justens
Jacques Peeters
Noël Suys

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

VERENIGINGSNIEUWS

OPROEP TOT NIEUWE BESTUURSLEDEN EN MEDEWERKERS

Tijdens onze vorige Algemene Ledenvergadering, waarvan het verslag te lezen was in het vorige nummer op blz. 22 en 23, heeft de voorzitter zijn ontslag uit de raad van bestuur in 2014 aangekondigd. Eén onzer leden stelde in dit verband de vraag om een taakomschrijving te publiceren van de verschillende bestuursfuncties.

In het kort volgt hierna een omschrijving van de voornaamste taken die de leden van de raad van bestuur uitoefenen. We verwijzen hierbij ook naar de tekst van de Statuten en het Huishoudelijk Reglement.

Voorzitter

Zit de raad van bestuur voor. Ongeveer één maal per kwartaal. Hier wordt de dagelijkse werking van VeBOV besproken zoals het tijdschrift, onze financiën, mogelijke uitstappen en eventueel ook andere (dringende) zaken.

De voorzitter fungeert als wettelijk verantwoordelijke voor VeBOV. Hij fungeert ook als verantwoordelijk uitgever voor het tijdschrift. Hij is verder ook verantwoordelijk tegenover de overheid (o.a. de belastingdienst).

Ondervoorzitter

Deze heeft dezelfde taken als de voorzitter. De voornaamste taak is om de voorzitter te vervangen bij zijn afwezigheid.

Secretaris

Hij vervangt de voorzitter en ondervoorzitter bij bestuursvergaderingen indien beiden afwezig zijn.

Hij verzorgt éénmaal per kwartaal de oproepen tot de raden van bestuur en stelt hiervoor de agenda op (aangebracht door alle bestuursleden).

Hij maakt de notulen van de vergaderingen en verzendt het verslag naar de andere bestuursleden.

Hij maakt jaarlijks de oproep tot de volgende Algemene Ledenvergadering. Hij staat in voor de aankondiging hiervan in het tijdschrift of per afzonderlijk schrijven aan alle leden. Hij staat ook in voor de archivering van de wettelijke documenten.

Zijn voornaamste taak is het bijhouden van het ledenbestand en de lidkaarten.

Schatbewaarder

Hij beheert de inkomsten en uitgaven van VeBOV.

Hij houdt hiervoor een (elektronisch) kasboek bij waarin alle verrichtingen geboekt worden.

De documenten (facturen, rekeningen enz.) worden in januari ter controle aangeboden bij de kascommissie.

De schatbewaarder is verantwoordelijk voor de aangifte bij de overheid.

De hierboven vermelde personen vormen samen de raad van bestuur.

Belangrijk is dat onze boekhouding verwerkt wordt door een accountant die ook zorgt voor de wettelijke formaliteiten.

Bestuursleden

Er kunnen meerdere (bestuurs)leden aangesteld worden die de (onder-) voorzitter, secretaris en schatbewaarder bijstaan. Het spreekt voor zich dat alles wat noodzakelijk is voor de

goede werking van VeBOV in de bestuursvergaderingen vooraf besproken wordt.

Uit het voorgaande blijkt dat de meeste taken per kalenderjaar slechts éénmalig nodig zijn.

Wie zich geroepen voelt neemt nu al met ons contact op.

NIEUWE NAAM VOOR RAIL-REVUE

Eveneens op de laatste Algemene Ledenvergadering kwam het volgende onderwerp aan bod: moeten we niet nadenken over een andere naam voor ons tijdschrift? Het is inderdaad zo dat de oorspronkelijke VeBOV-Koerier werd geïntegreerd in het tijdschrift Rail-Revue. Een naam die we tot nu toe zijn blijven gebruiken ook nadat VeBOV de activiteiten van Rail-Revue verder zette. Ondertussen zijn we weeral bijna 20 jaar verder en eigenlijk dekt de vlag niet helemaal de lading. Niet enkel is Rail-Revue een tijdschrift, maar ook het **verenigingsblad van VeBOV**. We evolueren ook met onze tijd mee. De rubriektitel **Rail-Actueel** was niet meer accuraat want ook trolley- en autobus komen immers aan bod. Ook met het openstellen van ons spoornet zijn er andere operatoren gekomen en is dit dus niet meer het exclusieve terrein van de NMBS.

Merkwaardig genoeg vinden we in een schaarse lezersbrief al eens een verwijzing naar de oude "VeBOV-Koerier". Daarom deze oproep: laat ons uw idee weten over een andere naam voor het tijdschrift.

Reacties zijn welkom op ons verenigingsadres of via mail zoals vermeld in de Colofon.

Adreswijzigingen en mailadressen

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

Maandelijks bijeenkomsten

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

Juli en augustus: vakantiedienst, geen bijeenkomsten!

27 september 2013 Steven Nauws brengt ons onbekende beelden uit verschillende metrosteden.

Zoekertje

VeBOV-lid Gunther heeft enkele PCC betaaltafels en oude volgnummers te koop. Prijs overeen te komen met Gunther via boerentram@gmail.com of via GSM 0476 731 94.

SPOORWEGEN

(B) - Holding

Holding

De NMBS-groep realiseerde in 2012 een operationele winst van 86,7 miljoen euro. Het was drie jaar geleden dat de NMBS nog winst had geboekt. De totale schuld daarentegen steeg met 72,5 miljoen tot 3,979 miljard euro. De omzet bedroeg in 2012 1,6 miljard euro en eind 2012 werkten er 35290 personen tegenover 36017 in 2011. Het reizigerstotaal voor 2012 komt op 223,3 miljoen. De NMBS Holding bestaat uit NMBS Mobility (reizigers binnenland), Europe (reizigers internationaal), Technics (onderhoud materieel), Infrabel (onderhoud spoorinfrastructuur) en verder nog de onafhankelijke dochter voor het goederenvervoer, Freight Services (voorheen Logistics).

(B) - Mobility

Mobility

NMBS Mobility, de binnenlandse reizigersafdeling van de NMBS, heeft een structureel verlies van 1 € per gereden kilometer. De kilometerkost voor een reizigerstrein bedraagt ongeveer 20 €. Daar staan slechts 8 € inkomsten tegenover. De rest komt uit een dotatie van de Belgische staat (de belastingbetaler dus). Dit zijn onder andere de toelagen voor allerlei biljetten genre senioren, grote gezinnen enz. Als men bijv. een bijkomende nieuwe trein over een afstand van 50 km zou inleggen dan heeft die trein een structureel verlies van 50 €. Op jaarbasis wordt dat dan 18250 €. Door onderhandelingen met leveranciers zoals voor de elektriciteit maar ook Infrabel, zal de NMBS trachten dit verlies zo beperkt mogelijk te houden.

(B) + **(DB)** SCHENKER ?

Freight Services

NMBS Freight Services, de goederenpoot van de NMBS, is op zoek naar een partner voor haar verlieslatende afdeling. Er lopen al onderhandelingen met DB SCHENKER die nu al de grootste goederenvervoerder is in de Europese Unie en al in vele landen filialen heeft, of zelfs de volledige goederen afdeling van de nationale spoorwegmaatschappijen gewoon heeft overgenomen zoals bijvoorbeeld in Nederland.

Bij NMBS Freight Services was er in 2012 een daling van 15% in vervoerde tonnage. Hiervoor is niet enkel de slechte economische situatie verantwoordelijk maar ook de hevige concurrentie vanwege andere operatoren. Indien de onderhandelingen met DB SCHENKER positief worden afgerond dan zal wellicht ook een groot deel van onze reeksen 77 en 78 zoals de NS machines een rode kleur krijgen. De financiële toestand is onhoudbaar wegens de strenge Europese regelgeving die een verbod tot steun oplegt aan de nationale maatschappijen.

Onder andere het gecombineerd vervoer ontsnapt hieraan omdat hiermee beoogd wordt om het vrachtvervoer van de wegen te houden.

SPOORWEGEN

Ongeval Wetteren

Op zaterdagmorgen 4 mei 2013 gebeurde op lijn 50 omstreeks 2u10 een ontsporing met behalve grote materiële schade vooral grote impact op de omgeving. Een goederentrein afkomstig uit Duitsland reed via de lijnen 12 en 50 richting Gent-Zeehaven.

De trein moest over een gedeelte van de reisweg op tegenspoor rijden. Op lijn 50 diende hij te Schellebelle (kant Wetteren) terug op normaal spoor te komen maar door een te hoge snelheid ontspoorde zeven wagons waarvan enkele ketelwagens geladen met diverse gevaarlijke stoffen. Enkele van die wagons bevatten het zeer giftige en ontvlambare acrylnitril. Bij de ontsporing kantelden enkele van deze wagons met een ontploffing en brand tot gevolg.

De brandweer kwam massaal in actie maar ongelukkig was de combinatie van acrylnitril en water die een chemische reactie tot gevolg had. Bluswater kwam in de riolering terecht met desastreus gevolgen. Eén bewoner en zijn hond werden verrast door de ontstane giftige dampen. Voor de ruime omgeving was evacuatie noodzakelijk. Ongeveer 2000 personen moesten hun woning verlaten. Helaas niet enkel tijdens de bluswerkzaamheden maar ook de dagen en zelfs weken daarna. De laatste bewoners mochten maar op 22 mei terug naar hun woning.

Het vermelden waard is de samenwerking tussen alle hulpdiensten: Politie, Rode Kruis, De Lijn (voor het extra vervoer), Burgerbescherming en brandweerkorpsen uit de ruime omgeving. Ook de bedrijfsbrandweerkorpsen van de chemische sector in Antwerpen verleenden hun bijstand o.a. met een imposant waterkanon. Water werd genoeg gevonden in de nabij gelegen Schelde. Slechts na de opruiming kon nagegaan worden wat de gevolgen zijn voor de toekomst. Het staat al vast dat er een grote bodemsanering nodig is.

De goederentrein werd gesleept met twee diesellocs reeks 6400 van DB SCHENKER-Nederland en bestuurd door een machinist met standplaats Rotterdam. Alvorens de opruimingswerken begonnen werd er een 250m lange noodweg aangelegd. Hierna kon begonnen worden met het overpompen van de lading in tankwagons. Van één wagon werd de lading gecontroleerd afgefakkeld. De locs, plus e-loc 2809 uit de tegenrichting, die voor een rood sein stond en de wagons die nog op de sporen stonden, werden afgesleept, de andere ter plaatse verknijpt en afgevoerd. Slechts dan kon Infrabel overgaan tot het herstellen van de sporen en de bovenleiding. Voor alle zekerheid werd na het verwijderen van de oude sporen ook een gedeelte van de bedding en ballast vernieuwd. Daarna volgde de definitieve herstelling. Het treinverkeer werd zo goed als mogelijk omgeleid (langere afstand) en voor de meer lokale diensten sprong De Lijn in met vervangingsbussen.

Het staat nu al vast dat de economische schade enorm is. Niet enkel het treinverkeer was onmogelijk maar ook de plaatselijke middenstand lag plat. Om nog niet te spreken over het menselijke leed en de milieuverontreiniging.



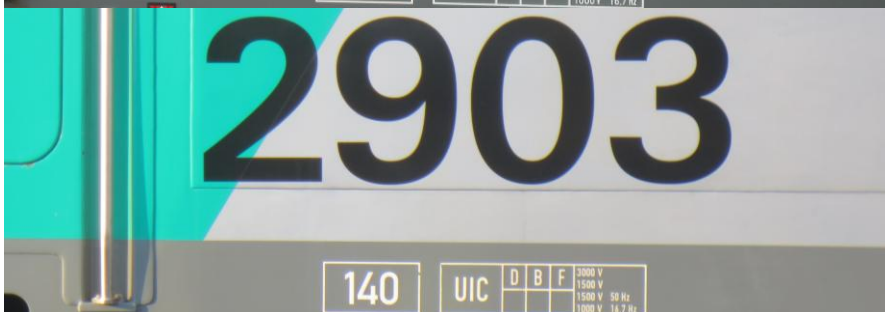
De reeks 29 is terug van weggeweest. Op de foto staan de 2902 en 2903 te Antwerpen-Noord te wachten op werk, in het gezelschap van de 1343 en 2832.

Door het hernemen van de elektrische gesleepte goederendiensten naar Frankrijk en de nieuwe IC-dienst tussen Den Haag en Brussel, is er terug meer druk op de Traxx-en ontstaan die tegelijkertijd een alternatief bieden op de falende Fyra V250.

(goed voor de titel van nieuw Suske & Wiske album: "De Falende Fyra").

Vijf locs van de reeks 29 werden (kortstondig) teruggestuurd naar leasebedrijf Alpha Trains (het vroegere Angel Trains), waarbij deze locs terug in de originele toestand werden gebracht.

Nadat de locs hun vroegere nummer terugkregen, bleken de cijfers toch wat breder uit te vallen dan voorheen. In ieder geval is het wel de leesbaarheid ten goede gekomen, zeker vanuit een schuine hoek bekeken zoals te zien is op de bovenste foto.



Om u een beter idee te geven hebben we hiernaast een "oud" nummer voor de 2836 en een "nieuw" nummer voor de 2903 bij elkaar geplaatst. De cijfers 2 en 3 zijn duidelijk breder geworden. De kans op verwarring tussen een loc van de reeks 28 of 29 is hierbij ook verminderd. Net onder de locnummers zie je de toegelaten snelheid in de betrokken landen.

De foto's op deze bladzijde:
Erik Heylen.

Dezelfde rytuigen, dezelfde locomotieven, maar wel met een gehalveerde frequentie en een ingekorte route: ziedaar de nieuwe Beneluxtrein! Een triest verhaal zonder winnaars.

Niet zonder slag of stoot verscheen deze vroegere successtrein terug op de sporen. Vooral door gebreken aan zijn opvolger, is hij er nu opnieuw.

Op 8 mei 2013 nadert deze combinatie het station Kalmthout op 10 km van de Nederlandse grens. De regelmaat en bezetting zijn bevredigend te noemen.





Station Luchthaven Charleroi

Infrabel heeft de plannen van enkele jaren geleden om een nieuwe spoorlijn met station onder de luchthaven van Charleroi "Brussels South Airport" uit kostenoverwegingen gewijzigd. In de nieuwe plannen wordt de spoorlijn bovengronds naast de snelweg E42 aangelegd. De kostprijs daalt van 600 miljoen € naar 400 miljoen €. Van de prijs hangt immers af hoe men dit project verder gaat financieren. Het wordt in een meerjarenprogramma ingeschreven en men hoopt om het geheel tegen 2020 te verwezenlijken.

In de plannen van een station onder de luchthaven is er in de nieuwe plannen nu sprake van een bovengronds station naast de luchthaven. Voor de verbinding wordt er nu uitgekeken naar een People Mover. Dit is een automatische metro, type VAL, zoals al op vele buitenlandse luchthavens gebruikt wordt en dicht bij huis, net over onze grens, ook te zien is als een volwaardige metro in Lille (Rijsel).

Terzijde vermelden we nog dat de oorspronkelijke plannen van dertig jaar geleden al voorzien hadden in een metrolijn tussen Charleroi en de luchthaven. Lijn 3 van Charleroi komt nu eindelijk kortelings in dienst en komt zelfs dicht bij de luchthaven dan de geplande spoorlijn. Lijn 3 is de oude 62 naar Gosselies en passeert via de Chaussée de Bruxelles langs Jumet en in de buurt van de startbaan. Al vele jaren rijdt er een speciale autobusdienst tussen Charleroi-Sud en de Luchthaven via de autoweg. Bespeuren we hier niet een zekere vorm van (on)gezonde concurrentie?

Perrons

Het vernieuwen en verhogen van de perrons in stations en stopplaatsen is door het verminderen van de toelage door onze regering op een laag pitje gezet. Van de voorziene 18 werven per jaar is men teruggevallen naar 8. Kleinere stations en stopplaatsen zouden zelfs niet meer in aanmerking komen.

Brusselse noord-zuidverbinding

Wegens de hoge kostprijs heeft Infrabel de piste om de noord-zuidverbinding uit te breiden met een vierde koker, verlaten. Ook een plan om een tweesporige koker naar Brussel-Luxemburgstation aan te leggen is opgeborgen. Een andere optie om net hetzelfde principe toe te passen dat de MIVB sinds enkele jaren terug toepast, om de stoptreindiensten te laten eindigen in het Noord- of het Zuidstation is verlaten. Hierbij zouden er enkel nog IC's en internationale treinen doorrijden. Er zou dan een intensieve pendeldienst opgezet worden, mits één of twee maal overstappen voor de gebruikers. Men kwam al spoedig tot de bevinding dat zoiets ondoenbaar is. Om het capaciteitsprobleem op te lossen gaat men in de toekomst nog meer dubbeldekstreinen en zelfs dubbeldeksmotorstellen inzetten.

GEN

Het in dienst nemen van een eerste lijn van het Gewestelijk Express Net (GEN) voor Brussel is slechts te verwachten tegen 2015-16. Dit betreft de spoorlijnen 50A naar Denderleeuw, de Josaphat-tunnel tussen Brussel-Luxemburg en lijn 26 en de verbinding naar lijn 25N richting luchthaven.

Voor de GEN-lijnen over lijnen 124 van Linkebeek naar Nivelles en 161 van Watermaal tot Ottignies wordt 2025 vooropgezet. Wegens een al twee maal vernietigde bouwtoelating en de beperkte financiële middelen is men genoodzaakt om het hele project meer in de tijd te spreiden.

Materieel

Werkplaats Hasselt

Tussen lijn 35 en de bestaande tractiewerkplaats gaat Technics een nieuwe onderhouds- en herstelwerkplaats voor M6-dubbeldekrijtuigen bouwen. In een loods met een lengte van 194m komen er 2 sporen. Zij worden uitgerust met de modernste toestellen en er komen verhoogde werkplatformen die toelaten om op een veilige manier aan de op het dak geplaatste apparatuur te werken. Op elk spoor is er ruimte voor vijf rijtuigen. De indienstname is voorzien in 2016. Ook de oude tractiewerkplaats gebouwd in het begin van de jaren zestig wordt verlengd en gemoderniseerd.

Desiro

De aflevering door Siemens van nieuwe motorstellen werd voorlopig opgeschort. Redenen hiertoe waren de veelvuldige weerkerende problemen. Vooral aan de tweespanningsstellen van de reeks 08500 werden er regelmatig defecten aan de deuren vastgesteld. Met de software zijn er problemen bij de spanningsovergang waarbij er te pas en te onpas een noodstop volgde. De pantografen blijken ook niet opgewassen tegen de in België heersende temperaturen en sneeuwval. Bij de Desiro's op de Ardense lijnen waren er soms zo veelvuldig problemen dat men vervangingsautobusdiensten moest inleggen. Vanuit andere stelplaatsen werden ook drie dieselmotorstellen reeks 41 ter versterking naar Stockem gestuurd. Stockem had na de komst van de Desiro's nog slechts twee stuks beschikbaar.

Een ander euvel dat laattijdig aan het licht kwam heeft meer te maken met het vrijeruimteprofiel van de infrastructuur. Bij een in een bocht liggend hoog perron kwamen de zwenkzwaaiende deuren soms tot tegen de perronrand en verbrandden de aandrijfmotoren van het deurmechanisme.

Inmiddels startte Siemens al met de aanpassingen en herstellingen aan de stellen. Bovendien moet ze een boete betalen wegens de opgelopen achterstand bij de levering van deze treinstellen. De 08000-en die nog niet in dienst werden gesteld en wachten op aanpassingen staan in grote getale uitgeweken te Oostende. Voor de 08500-en is dit te Stockem. Vooraf enkele prototypes grondig uittesten aan onze Belgische toestanden lijkt o.i. niet overbodig, bijv. een deur openen aan een hoog perron. Eenzelfde verhaal hadden we vroeger al bij de introductie van de reeksen 13 en 18 en nu met deze stellen en natuurlijk ook met de V 250 van Frya!

Reeksen 800 en 900

Zowel voor de reeks 800 (varkensneuzen) als reeks 900 (duikbrillen) is beslist om deze een grote revisie te geven. Daarmee worden ze geschikt gemaakt om het nog eens een extra 15 jaar langer vol te houden. De beide reeksen worden daartoe aangepast met de nieuwste veiligheidsvoorzieningen met minimaal TBL1+, die na 2013 in alle NMBS-materieel aanwezig moet zijn. Wat men met de oude tweeledige klassieke stellen gaat doen is nog een open vraag.



Op de laatste dag van de meimaand besliste de NMBS om de Fyrastellen V250 niet af te nemen. Alternatieven worden gezocht met bijkomende ritten van de Thalys en later met verlengde ritten van de Eurostar tussen Brussel en Amsterdam.

Om de tijdelijke (?) verbinding tussen Brussel en Den Haag te kunnen rijden wordt o.m. opnieuw de E 186 236 van NS-Hispeed ingezet. De loc werd wel al ontdaan van zijn rose Fyra-jasje. De foto werd genomen te Brussel-Zuid op 13 maart 2013 door Dirk Arretz.



Hier kunnen we de volledige identiteit van de voormalige Benelux-voorlopige Fyra-thans nieuwe ingekorte Benelux-locomotief lezen: HSA staat voor High Speed Alliance. Bij nader toezien zijn nog de letters F, Y, R en A te ontwaren. Foto: Dirk Arretz, 13/03/2013.



Ook het trambedrijf van de Zweedse stad Göteborg was ooit een klant van AnsaldoBreda en bestelde er 40 gelede wagens. Thans staan er 38 van die 40 trams buiten dienst nadat er ernstige roestvorming aan de bodem en het chassis werd vastgesteld. (Tja, de Zweden wisten wellicht nog niet dat AnsaldoBreda-producten niet mogen gebruikt worden bij sneeuwval!). Op de foto zien we de 425 in de stelplaats met de veelzeggende film "Ej i trafik" (zoiets als: buiten verkeer). Foto: Eddy Cassiers, 24/04/2009.

De aflevering van de Desiro's loopt niet echt volgens planning. Vooral problemen met de deuren zijn het grootste pijnpunt. Tot er verbeteringen zijn aangebracht neemt de NMBS het materieel niet verder af. Dit leidt tot ongewone concentraties van Desiro's in de spoorbundels van Oostende voor de reeks 08000 en te Stockem (Arlon) voor de reeks 08500 die nog wachten op aanpassing.

Ondertussen verzorgen de rijvaardige stellen zowat alle treinsoorten, zoals hier deze IR-trein op 14 mei 2013 bij doortocht in Kontich.



Het aantal opdrachten voor onze locoreeksen 77 en 78 is vrijwel tot een dieptepunt gezonken. Er werd gekozen, in afwachting van betere tijden, om 30 stuks van deze reeksen gewoon op non-actief te zetten. Hiermee kunnen de onderhoudskosten tot het minimum beperkt worden.

De grote sticker onder het locomotiefnummer laat geen ruimte voor twijfel: hier wordt voorlopig niets meer mee gedaan!
Antwerpen-Noord 21 april 2013.



De foto's op deze bladzijde:
Erik Heylen.

In tegenstelling van het positieve verhaal van de reactivatie van een aantal Traxx-en is het verhaal van het groot aantal locomotieven die zijn opgesteld in de linkerbundelhelft. Daaronder een rij met reeksen 20 en 23 en een 30-tal diesellocs van de reeksen 77 en 78 die wachten op betere economische tijden.

Enkel de centraal-vooraan geplaatste 5212 (de oudste van alle!) laat sporadisch nog eens iets van zich horen en dat klinkt daarbij als muziek in de oren. Antwerpen-Noord 21 april 2013.



Late winterperikelen

12 maart 2013 was een dag die we ons nog lang zullen herinneren. Bijna lente, dat dachten we toch, maar op die dinsdag werd België geconfronteerd met een sneeuwstorm, met veel poedersneeuw met ophogingen tot gevolg en ook harde vriestemperaturen. Het gevolg was dat ongeveer heel België stil stond, zowel op de weg (100 km file) als op het spoor. Ondanks dat de meeste wissels verwarmd zijn kon dit niet verhinderen dat op vele plaatsen de verwarming niet opgewassen was tegen de sneeuwophogingen, de felle wind en de negatieve temperatuur. Wissels blokkeerden en ook de inzet van noodploegen gewapend met schop en borstels waren niet opgewassen tegen al dat natuurgeweld. Als ze een eerste wissel vrijgemaakt hadden en ze een tweede offensief inzetten was hun werk op het eerste front al niet meer zichtbaar. Vele treinen werden afgeschaft wegens geblokkeerd of afwezig personeel. Sommige treinen reden met ander materieel dan voorzien. Rond 10 uur 's ochtends was de Brusselse noord-zuidverbinding praktisch helemaal geblokkeerd. In Brussel-Noord waren 11 van de 12 sporen bezet door gestrande treinen. In Brussel-Zuid betrof dit 14 van de 19 sporen. Verscheidene treinbestuurders en treinwachters verlieten hun trein omdat zij niet verder konden of hun dienst inmiddels afgelopen was. Deze treinen blokkeerden als het ware de hele Brusselse noord-zuidas.

De winterse toestanden trof men zowat overal in het land aan. Lijn 75A (Mouscron – Tournai) was goed voor 60 cm, op lijn 73 (Lichtervelde – Tielt) lag er in de uitgravingen soms tot 2 meter sneeuw. In vele stations zag men zelfs het verschil niet meer tussen de perrons en de sporen. Ook de hogesnelheidslijnen deelden in de klappen. Het verkeer met en door Frankrijk werd stilgelegd wegens door de sneeuw geblokkeerde HST-stellen. Het was van 1 januari 1979 geleden dat het treinverkeer zo erg getroffen werd door het winterweer. Ook toen stond vrijwel het hele treinverkeer stil. Er is toen zelfs een TEE naar Paris, vanuit Brussel tot aan het grensstation Quévy, door een diesellok reeks 60 gesleept. Er was toen geen reserve meerspanningslok voorradig.

Ook deze winter heeft men, net als twee winters geleden, soms locomotieven van de reeks 13 moeten vervangen door de al op reserve staande 20-ers die beschikken over de MEMOR-2 beveiliging. Dit vooral op lijn 162 (Namur – Luxembourg) waar door ijsvorming op de bovenleiding de reeks 13 nogal wat last had van de onstabiele spanning. Wat als de reeks 20 al definitief was buiten dienst gesteld?

Omdat er de laatste jaren nogal fel gesnoeid werd in het werkplaatspersoneel, heeft men ook vele treinstellen voor herstelling naar andere dan de gebruikelijke "eigenaar" werkplaats, moeten sturen. De gedachte was dat door de instroom van nieuwe treinstellen, samen met de afvoer van de oudjes, er totaal minder onderhoud of herstellingen nodig zouden zijn.

Treinen richting Groothertogdom Luxemburg

In aansluiting met hierboven vermeld nog wat restricties voor de treinen die naar de Luxemburgse hoofdstad of verder rijden. Sinds begin mei rijden de Belgische treinen op de lijnen 161 en 162 maar tot Arlon. Daar moeten de reizigers overstappen op een Luxemburgse trein. De reden is dat er enkel materieel mag rijden dat over het Luxemburgse veiligheidssysteem beschikt. De EuroCitys naar Zwitserland worden gesleept door een loc van de reeks 13. Op de verbinding tussen Liège-Guillemins en Luxembourg rijden de Luxemburgse zuster machines van de reeks 3000.

REIZIGERS

Fyra en Benelux

Van een normale Fyra-treindienst is vooralsnog geen sprake. In de Amsterdamse werkplaats Watergraafsmeer en in Italië zijn tientallen technici van AnsaldoBreda druk doende om de fouten in deze treinstellen op te sporen en laten we het hopen ze ook op te lossen. Tot nu is er nog weinig positief nieuws. Wel gebeuren er opnieuw proefritten. Ze gebeuren tijdens de nacht omdat men wil voorkomen dat ze de normale treindienst zouden verstoren. Dat had men in januari wel gedaan door met een Fyra-stel een proefrit te organiseren, net voor het vertrek van de laatste Thalys uit Amsterdam naar Paris. Wat gebeuren kon, gebeurde ook. Net aan de grens viel de Fyra in storing. Gevolg was een vertraging van 3 uur voor de Thalys en zijn reizigers. De NS en NMBS hebben inmiddels een maand meer bedenktijd bedongen tot eind mei om de toestand te evalueren en een beslissing te nemen.

Ondertussen rijdt er opnieuw een internationale IC-dienst in een twee-urpatroon zoals we dit publiceerden in RR 2012-1 op blz. 10. Wegens de geplande spoorwerken op de lijnen 25 en 27 rijdt hij in de weekends maar tot Antwerpen Centraal en wijkt de trein daarna uit naar de bundel Groenenhoek. Omdat met het invoegen treden van de nieuwe treindiensten op 9 december 2012 de rijpaden al waren vastgelegd, was er geen bijkomende capaciteit te vinden tussen Den Haag en Amsterdam via de Schiphollijn. Via de oude lijn, over Leiden en Haarlem, was blijkbaar ook geen optie om de trein tot Amsterdam te laten rijden. Tussen Amsterdam C.S. en Sloterdijk is die lijn zelfs viersporig. Hier gaan de lijnen richting noorden (Den Helder en Enkhuizen) en de oude lijn uit elkaar. Sloterdijk is een kruisstation met twee niveaus. De Schiphollijn ligt op het bovenste niveau.

Door het min of meer hernemen van de Benelux-dienst gebeurde er ook één en ander op materieelgebied. De 3 loc's 2801-2803 werden al doorgeschoven naar Freight Services maar kwamen spoedig terug naar de reizigersdienst. Een rechtstreeks gevolg daarvan is dat de 5 Traxx-en uit de reeks 29 die al naar hun Duitse eigenaar waren teruggezonden in februari 2013 opnieuw naar Freight Services kwamen. In de tussenliggende periode waren voor de diensten richting Frankrijk loc's van de reeks 13 ingezet. De twee locomotieven 2802 en 2803 die bij Technics waren gebleven na de afschaffing van de Benelux zijn hier nu terug ingeschakeld. De 2801 is wel terug naar zijn Duitse verhuurfirma en is al doorverhuurd.

Voor de Benelux zijn er de 2802, 03, 35, 36, 38, 39 en 40 en één door NS-Hispeed ter beschikking gestelde E 186 236. NS-Hispeed zorgt ook voor de 7 ruitstammen met een achtste op reserve in Den Haag.

Tarieven

Met de vakantie voor de deur enkele reismogelijkheden: de NMBS heeft de grensstations Roosendaal, Maastricht en Aachen met een voordeligere prijs opgenomen in het binnenlandse tariefplan. Een weekendbiljet voor senioren naar Roosendaal of Maastricht kan voor 8,60€, naar Aachen is dit 9,60 €. (niet geldig op Thalys of ICE). Voor de gewone reizigers is er ook een goedkoper tarief, maar wel duurder dan voor binnenlandse bestemmingen. Voor de grensstreek van Aachen is er het Euregoticket te koop aan 17€. In Duitsland ook te gebruiken op bus en trein in het vervoergebied van het AVV. Voor Lille (Rijsel) is er in de stations van de grensstreek een Trampoline ticket te koop aan 8 € voor een heen- en terugrit.

STADSVervoER – STREEKVERVOER TRAMS & AUTOBUSSEN



Algemeen

Overlijden

We vernamen het overlijden op 13 maart 2013, na een lange strijd tegen een slopende ziekte, van de heer Roger Meys. Hij begon zijn loopbaan in 1977 bij de NMVB waar hij vele jaren het onderhoudscentrum van Merksem Oude Bareel leidde. Hij bleef deze taak continueren na de fusie met De Lijn. De voorbije 13 jaar was hij afdelingshoofd Rollend Materieel en stond alzo in over alle trams en autobussen. Onder zijn bevoegdheid viel ook het historisch materieel. Hij deed dit met een grote passie waarbij ook zijn uitgebreide technische kennis goed van pas kwam. Hij stond bij gelegenheid ook wel eens een belangstellende te woord op de koer van de Oude Bareel.

Roger Meys was nog geen 63 jaar geworden. VeBOV biedt hiermee zijn deelneming aan familie, vrienden en collega's.

Tarieven (1)

Vanaf 1 juni 2013 worden de abonnementen en ritten met lijnkaarten gemiddeld 1,91% duurder. Een Buzzy Pazz (-25 jaar) gaat van 178 € naar 182 €. De Omnipas (25 – 64 jaar) gaat van 232 € naar 237 €.

Ook de ritten met Lijnkaarten worden duurder. Een rit tot 2 zones stijgt van 0,90 € naar 1 €. De laatste aanpassing dateert van februari 2012.

De sms-tickets voor één uur kosten na 1 juni 1,40€. Het is 2,5 jaar geleden dat deze prijs werd verhoogd.

De biljetprijs gaat maar per 1 juli met 0,10 € omhoog.

In tegenstelling tot wat werd gevreesd blijven de 65- plussers gratis rijden.



Oost - Vlaanderen

Op 27 april 2013 werd er ter gelegenheid van de herdenking dat er 100 jaar geleden in Gent een wereldtentoonstelling gehouden werd nog eens uitpakket met een drie-asser. Zoals toen nog gebruikelijk in ons land heette die tentoonstelling de "Exposition universelle et internationale de Gand". (Pour les Flamands la même chose).

Sinds 5 mei en nog tot einde september 2013 kan men elke eerste zondag van de maand met een oude tram een deel van Gent verkennen. Tijdens een rit van 45 minuten vertelt een gids op de tram een aantal wetenswaardigheden over de betekenis van die wereldtentoonstelling voor Gent. Tram van dienst is de drie-asser 354. Het is ook mogelijk dat PCC 01 gebruikt wordt. De "Expotram" rijdt vanaf het Gentse Sint-Pietersstation, langs de Albertlaan, die in 1913 pas was aangelegd volgens de stedenbouwkundige inzichten van die tijd, verder langs de Coupure waar men kennis maakt met Gent als bloemenstad. Aan het Rabot belandt men in de industriezone van de negentiende eeuwse gordel. Van daar gaat de rit verder naar de Kuip van Gent, die werd herschepen in een uniek 'middeleeuws' geheel. De eindhalte van de Expotram is de Charles de Kerchovelaan vlak bij het STAM. Daar loopt ook een tentoonstelling.

Gidsen geven tekst en toelichting op de tramritten. Voor ons (VeBOV-ers) is dit nog 7 juli, 4 augustus, 1 september en 8 september 2013 (openmonumentendag). Vertrekuren aan het station zijn er om 10u, 10u40, 11u25, 13u40, 14u25 en 15u10. Opstappen kan enkel aan het station, afstappen enkel aan de eindhalte Charles de Kerchovelaan. De ritprijs bedraagt 5 € en voor kinderen tot 12 jaar is die gratis. Tickets zijn te koop bij Uitbureau Gent, Veldstraat 82B, 9000 Gent of telefonisch op 09 233 77 88. Op weekdagen tussen 10u30 en 17u30.

Belangrijk: De ritten op 8 september, ter gelegenheid van Openmonumentendag zijn gratis, dus allen daarheen!



Vlaams - Brabant

Tarieven (2)

65+ abonnementen van MIVB niet meer geldig bij De Lijn.

In de autobussen van De Lijn in de regio Brussel werden de reizigers op de hoogte gebracht van volgende wijziging:

"Vanaf 1 mei 2013 zullen de 65+ abonnementen uitgegeven door de MIVB niet meer geldig zijn bij De Lijn.

De Lijn onderzoekt momenteel een aantal alternatieve abonnementsformules voor 65+'ers die niet in het Vlaamse Gewest wonen. Wij communiceren hier zo spoedig mogelijk over. In afwachting kunt u gebruik maken van de andere beschikbare vervoerbewijzen zoals biljetten, Lijnkaarten, sms-ticketing en dagpassen.

65+'ers met een Omnio-statuuut kunnen ook een voordelig WIGW/Omnio-abonnement aankopen."



West - Vlaanderen

Weer of geen weer, de kusttram staat steeds paraat

Onder deze titel neemt De Lijn deel aan de tentoonstelling "Storms" op de Blankenbergse Pier. De expo van de vervoersmaatschappij is een uitloper van het boek dat drie jaar geleden werd uitgegeven naar aanleiding van 125 jaar Kustram. Met deze tentoonstelling wil De Lijn aantonen dat de tram onafscheidelijk verbonden is met onze Kust. De expositie toont de grote evolutie die de lijn heeft ondergaan. De bezoeker krijgt ondermeer een overzicht hoe De Lijn er naar streeft om de trams zelfs bij stormweer te laten rijden.

In de tentoonstelling werd een oud tramstel (na)gebouwd waarin verschillende filmpjes worden vertoond. Bezoekers kunnen er ook deelnemen aan een kusttram-quiz.

De burgemeester van de Kustgemeente merkte op dat om het imago uit te bouwen tot een volwaardig visitekaartje er ook dringend werk moet gemaakt worden van meer comfort. Er zijn nogal dikwijls klachten over lawaai, remgeluiden en over het sterke slingeren van de wagons (hij bedoelt waarschijnlijk de aparte wagensdelen van de gelede trams). Hij vraagt om in eerste instantie te investeren in en het opwaarderen van de bestaande materieel in plaats van in het futuristische Neptunusplan.

De tentoonstelling "Storms" is dagelijks te bezoeken van 10 tot 18 uur op de Belgium Pier te Blankenberge.



Op dinsdag 26 maart 2013 ontspoorde rond 8u50 een stel PCC 2 in de bocht van de Cruyslei naar de Boekenberglei. Hierbij vielen er gelukkig geen ernstige gewonden maar de materiële schade daarentegen was wel vrij spectaculair. Het stel bestond uit de 7131+7151 en was onderweg naar Silsburg. Het tramstel werd min of meer nog in het gareel gehouden door de boordstenen. De tram ramde verder nog een bovenleidingmast. Deze knakte niet maar werd gewoon omvergeduwd.

PCC 7131 naast de sporen in de grasberm van de Boekenberglei. Links de getackelde bovenleidingmast. De koplamp werd preventief verwijderd om beschadiging tijdens het takelen te vermijden.

Foto: Eddy Cassiers.



De eerste wagen ging volledig uit de sporen, van de 7151 kwam ook het voorste wielstel naast de sporen te staan. Deze tram fungeerde ook als rem. We mogen er eigenlijk niet aan denken wanneer dit gebeurd zou zijn met één losse PCC.

Een algemeen zicht van het tramstel alvorens de 7151 werd ontkoppeld en herspoord.

Foto: Luc Couscheir.



De techniekers van De Lijn waren massaal aanwezig om de trams te takelen en de schade aan de bovenleiding te herstellen.

De tweede wagen 7151 kon al vrij snel ontkoppeld worden en mits het gebruik van hydraulische krikken vrij vlot herspoord worden. Met een Unimog werd hij teruggeslept tot op de Gitschotellei. De aangrenzende secties stonden uit veiligheidsoverweging ook stroomloos. De schade aan de 7151 is al bij al vrij miniem en half mei kon de tram al terug proefritten maken.

Alvorens men het hijsen van de 7131 kon aanvatten moest de aarde naast de bogie met mankracht verwijderd worden. Foto: Eddy Cassiers.

De takeling van de 7131 had heel wat meer voeten in de aarde. Zoals op de foto's te zien is staat de tram volledig naast de sporen in de malse grasberm en helde hij bovendien een 10-tal graden om. Omzichtigheid was dus geboden. Om de tram terug in de sporen te hijsen werd beroep gedaan op een extern kranenbedrijf dat letterlijk met de grote middelen ter plaatse kwam. De specialisten van De Lijn zorgden voor de plaatsing van de hijsbeugels voor- en achteraan de tram, waarna de takeling vrij vlug kon afgerond worden. Het opstellen en in gereedheid brengen van de kraan vergde nog het meeste tijd.

De tram met zijn zwevende ophanging. Mits het opvolgen van de nodige aanwijzingen komt hij daarna terug op de sporen. Foto: Eddy Cassiers.



Direct daarna werd de bovenleidingsmast terug in 100% verticale stand gebracht en volgde de herstelling van de rijdraad. Rond 16 uur kon het tramverkeer hernomen worden.

Met behulp van de twee Unimog's 8064 en 8061 werd PCC 7131 weggesleept. Na een rondje Eksterlaar reed men verder naar de CW PAL.

Foto : Eddy Cassiers.



Gedurende de onderbreking werden de trams van de lijnen 4 en 9 beperkt tot de lus Groenenhoek. Een doorrit via het trammuseum was niet mogelijk omdat er daar gewerkt werd aan de gevel. De trams die zich langs de kant Eksterlaar bevonden moesten achteruit naar de Herentalsebaan en dan verder via lijn 24 richting centrum. Gedurende de onderbreking reed er een autobuspendel tussen Berchem Station en Silsburg.

Bij een tramlijnonderbreking komt er bijna altijd ook een autobuspendel aan te pas. Vanuit de Tjalkstraat/Vaartkaai reed er ter versterking van de traditionele Zurenborgers ook deze bijna antieke Communo.

Foto: Luc Couscheir.



TRAM 12 JOJO

Met de hervorming van het tramnet met ingang van 1 september vorig jaar werd er voor de bestaande tramlijn 12 Bolivarplaats – Sportpaleis voorzien in een (tijdelijke) verlenging vanaf het justitiepaleis naar de Groenplaats via het traject van lijn 8.

Op die manier zou de Nationalestraat zijn twee tramlijnen blijven behouden nadat lijn 8, zoals bekend, was opgegaan in een lange lijn 4.

Omwille van de heraanleg van die Nationalestraat werd het tramverkeer slechts hernomen op 30 maart 2013. Door een te krap bemeten rijtijd voor de verlengde tramlijn 12 werd deze al vanaf 15 april 2013 en dit tot slechts 3 mei 2013 gesplitst in twee delen: het bestaande traject Sportpaleis – Bolivarplaats en een pendeldienst op het “nieuwe” traject Bolivarplaats – Groenplaats!

Omdat ook deze situatie onhaalbaar bleek omwille van de rijtijd werd vanaf maandag 6 mei 2013 de lijn “verlengd” van de Bolivarplaats naar de Lambermontplaats! Omdat de trams daar verkeerstechnisch niet in de keerlus kunnen halteren nemen zij hun eindpuntrust aan de volgende halte Pacificatie.

Doch al van bij het begin van het nieuwe traject naar het toen ook nieuwe gerechtsgebouw op de Bolivarplaats wil het niet zo vlotten met het zuidelijke eindpunt van lijn 12. In deze bijdrage brengen we u een korte fotoreportage!

Op 26 april 2006 vond de ultieme proefrit plaats vanaf de Leien naar het nieuwe sporenemplacement op de heraangelegde Bolivarplaats. PCC 7112 was de uitverkorene en toont al fier zijn nieuwe bestemmingsfilm!

Amper een tramlengte verder eindigde deze proefrit abrupt vóór een als design-element geplaatst blok graniet!

Al die tijd tot de ingebruikname van het nieuwe eindpunt op de Bolivarplaats eindigde lijn 12 aan de keerlus Zuidstation, eindpunt dat onderling werd gewisseld met lijn 24 die van dan af (opnieuw) naar Schoonselhof rijdt!



Ondertussen voorlopig verleden tijd is het eindpunt-nemen van lijn 12 op de Groenplaats!

De 7017 deed dit nog op 28 april 2013. Let hier ook eens op de allesbehalve toegankelijke opstaphalte ter hoogte van de Groenkerkhofstraat en de helling van de parkeergarage!



Onderwijl ook voorbij is de in twee deeltrajecten gesplitste lijn.

Op de Bolivarplaats zien we hier links de 7055 met de lijnfilm Sportpaleis-Groenplaats én een voorzetbord Groenplaats, dus overduidelijk als pendeltram, met rechts daarnaast de 7030 met lijnfilm Sportpaleis-Bolivarplaats op de lange afstandslijn naar het noorden.

Of er een verschil in tarief – korte afstand versus lange afstand – bestaat op de twee trajecten?

Foto: Luc Couscheir.



Alle foto's in deze bijdrage van Eddy Cassiers tenzij anders vermeld.

Met tramlijn 12 kun je de wereld of toch een stuk van Antwerpen zien, lijkt het soms wel! We zien hier de 7248 om een ons onbekende reden aan de Harmonie en via de Mechelsesteenweg en de Nationale Bank terugkerend naar het Sportpaleis! 16 mei 2012.





Antwerpen

Reclame-trams

7016	AXE sinds maart 2013; ex Samsung
7016	Disney Channel sinds mei 2013; ex AXE
7026	Peuteney sinds maart 2013; ex Record Bank
7026	Tempo Team sinds mei 2013; ex Peuteney
7029	Tempo Team sinds mei 2013; ex Milka
7042	Samsung sinds februari 2013; ex Record Bank
7043	Turkije sinds maart 2013; ex Immpact
7053	Tirol sinds maart 2013; ex Immpact
7201	“Vier” nieuwe versie einde mei 2013

Revisies

In de loop van februari werd de 7048 terug in lijndienst gezien. In maart volgde de 7003.

Verdwenen richting PAL zijn alvast de 7052, 7059 en mogelijk ook de 7007.

Al sinds november 2011 aan de kant en ontdaan van bijna al zijn onderdelen is de 7021. Als we prototype 7050 buiten beschouwing laten, ontving deze tram als veertigste een nieuwe tractieinstallatie. Er waren rond de eeuwwisseling inmiddels al nieuwe Hermelijnen in dienst gekomen en de prognose was om per nieuwe Hermelijn, telkens twee PCC's naar de schroothoop te verwijzen. Dat was evenwel zonder de sterke reizigersgroei gerekend en deze rekening werd bijgesteld naar één nieuwe vervangt één oude tram. 30 PCC's kregen een nieuwe tractieinstallatie (7001-7008, 7026 en 7040-7060), er werden 9 trams verschroot en één reed het museum binnen. In 2002 werden 10 trams (7030, 7032-7039) gerenoveerd. In 2001 werden opnieuw 12 trams aan de kant gezet, maar (gelukkig) nog niet afgevoerd. Beter nog: in 2004-05 werden er 12 tractieinstallaties aangekocht. Slechts 10 stuks werden er effectief gebruikt (7009, 10, 14, 16, 17, 18, 19, 21, 22 en 27). De 7015 en 7024 gingen toen definitief buiten dienst, in 2011 gevolgd door de 7021. Er werden 13 nieuwe Hermelijnen 7272-7284 in dienst genomen en sinds 2010 kregen er al een twintigtal PCC1 een hernieuwing. Hoeveel trams deze vernieuwing nog krijgen zal zeker afhangen van de broodnodigzakelijke budgetten en de levering(en) van nieuwe trams.

Vooralsnog zijn er dagelijks liefst circa 35 (te) kleine PCC1 nodig, voornamelijk op de lijnen 4, 6, 11 en 12. Op naar de 55 jaar, wat een aantal museummadepten ons benijden!

SPOORWERKEN

Lijnen 4, 8 en 12 Nationalestraat

Sinds zaterdag 9 februari 2013 rijdt lijn 4 “even” op de Leien. Deze (blijde) boodschap brachten we in het vorig nummer. Maar daarmee was het leed nog niet geleden voor de tramreizigers en de bewoners van de bewuste straat. Met veel vertraging gingen per 30 maart uiteindelijk de trams opnieuw rijden via hun normale reisweg. Lijnnummer 8 verviel, die was op papier al op 1 september 2012 samengevoegd met lijn 4. Op de nieuwe lijn 4 is zowat elk materieeltype te zien: PCC1, PCC2 (los of als koppelstel) en Hermelijnen.

In afwachting van de (her)aanleg van een tramverbinding tussen de Brederodestraat en de Bolivarplaats langs de

Brusselstraat werd lijn 12 verlengd vanaf de Bolivarplaats tot op de Groenplaats. Op die manier worden toch de haltes tussen Bolivarplaats en de Nationalestraat bediend. Lijn 12 kreeg er enkele diensten bij. Helaas bleek al vanaf de eerste rit dat er een “technisch probleem” was. Zowel in de heen- als in de terugrit worden er tweemaal dezelfde wissels gepasseerd. Voor afrijwissels stelt dat geen enkel probleem. Het tegengestelde speelt wel bij oprijwissels, die in punt genomen worden. Die worden elektronisch aangestuurd door het bij vertrek uit de stelplaats instellen van het lijnnummer. Kortom, de wissels W50 en W57, trams en trambestuurders wisten niet waar ze het hadden. Al spoedig moesten de trambestuurders de wissels manueel aansturen bij aankomst aan de oorspronkelijke eindhalte (het linkerspoor). Vanaf daar manueel verder naar de Groenplaats en terug naar de Bolivarplaats (rechtspoor, ex lijn 8). Bij vertrek richting Sportpaleis terug automatisch. Deze methode bleek in de praktijk toch niet werkbaar.

Als tussenmaatregel werd lijn 12 vanaf maandag 15 april gesplitst. Lijn 12 werd gedurende de daluren terug ingekort tot zijn oorspronkelijke traject. Op de andere uren reed er een afzonderlijke pendel op de rest van het traject. In tegenstelling tot lijn 12 die in een 10' frequentie rijdt, is dit voor de pendellijn 12'. Reizigers moeten overstappen onder de trappen van het gerechtsgebouw. Het werd ze ook niet gemakkelijk gemaakt. Naargelang het regime, doorgaand of pendel, gebeurde de opstap vanaf een ander perron. Ook het rijden met een verschillende frequentie geeft aanleiding tot bijkomende wachttijd, tenzij je het geluk aan je kant hebt. Overigens werden de al aangepaste lijnfilms aangevuld met de voorzetborden. De twee pendeltrams reden met de volgnummers 13 en 14.

Heel deze gang van zaken herinnert ons aan lijn 3bis. Deze pendellijn werd ingesteld tijdens de premetrowerken op de Meir vanaf 31 maart 1972 tot 30 december 1978. De tramlijnen 2 en 3 werden van de Meir verbannen en kregen een tijdelijke terminus samen met de lijnen 10 en 11 aan de Melkmarkt. Om het leed te verlichten werd er een “tijdelijke” brug geplaatst aan de Rooseveltplaats. Naar goede Antwerpse traditie liep dat tijdelijke karakter een beetje uit en de metalen noodbrug die 36 jaar de F. Rooseveltplaats sierde verdween maar enkele jaren geleden. Tussen 2 mei en 1 december 1977 werd de trampendel overigens nog vervangen door de “Rubensbus”.

Helaas liet het Antwerpse stadsbestuur zich niet onbetuigd. De Groenplaats is een “evenementenplein” waar de tram slechts gedoogd wordt voor het afstellen van een defecte tram, een sporadische museumtram en ook als “gunst” bij de werken in de Nationalestraat. Het is trouwens om diezelfde reden dat lijn 4 destijds verbannen en verlengd werd tot het Tolhuis (Sint-Pietersvliet), iets waar in die tijden zeker geen behoefte aan was, maar al die jaren wel de inzet van 2 à 3 trams extra vergde. Waar datzelfde stadsbestuur helemaal geen last mee heeft, is het toeristisch trammetje dat tegen betaling van vele euro's wel op die Groenplaats mag. Eigen inwoners of shoppende bezoekers zijn blijkbaar minder belangrijk. De autobuslijnen 22 en 180/1/2/3 reden opnieuw door de Nationalestraat vanaf 29 april.

Lijn 10 Turnhoutsebaan

Nog een laatste maal, althans wat het stuk op het grondgebied Deurne betreft. Vanaf 1 maart 2013 zijn de twee tramsporen definitief in gebruik. In de navolgende periode

maart-mei werden ook de straatweg en de haltes verder afgewerkt. Het valt op dat de lengte van de haltes naargelang de plaats van inplanting nogal sterk verschilt. We stellen ons hierbij de vraag of de trams en autobussen verschillen in lengte naargelang de rijrichting.

Lijn 24 Herentalsebaan (Livan)

Momenteel zijn de meeste werken aan het oog onttrokken en spelen deze zich af in de Antwerpse ondergrond. Af en toe zien we in de omgeving van de toekomstige stations een stofwolk opwarrelen of horen het geluid van breekhamers het gewone stadsgeluid aanvullen. Voor de reizigers is er momenteel weinig hinder, maar daar zal wel verandering in komen. Het station Astrid is nog steeds toegankelijk vanaf de noordelijke zijde van het Astridplein, kant Aquatopia. Binnen enkele tijd zal de passage waarbij er mits het overwinnen van hellingen naar de andere kant kan gestapt worden, niet meer gebruikt worden. Op dat niveau komen de tramsporen van de nieuwe as onder de Carnotstraat te liggen. De enige zichtbare activiteit is er aan de toegangshelling op de Herentalsebaan aan lijn 24. Langs deze weg worden de nodige materialen aan- en afgevoerd.

Op 4 maart 2013 startten de werken voor de nieuwe tramlijn naar Wommelgem. Al in 2015 (dat is al over 2 jaar!) kunnen de reizigers vanaf Wommelgem tot in de stad geraken. De tramlijn komt voor ongeveer 500m op het grondgebied van deze gemeente en krijgt zijn terminus met een P+R aan het beroemde rondpunt.

Planning van de werken:

In de vorige RR beschreven we al grotendeels de technische kant van deze werken. Hierna in grote lijnen de bovengrondse werken langs de reisweg.

Al gestart is de afwerking van de premetrotunnel onder de Franklin Rooseveltplaats, Gemeente- en Carnotstraat, de Turnhoutse- en de Herentalsebaan.

In maart werd er een begin gemaakt met de bovengrondse werken op de Rugeveldlaan.

Op de Rugeveldlaan wordt er enkel op de middenberm gewerkt. De dwarse parkeerplaatsen ruimen tijdelijk plaats maar komen later terug naast de tramsporen. Finaal krijgen we een straatprofiel zoals we dat de voorbije 10 jaar zowat overal bij een heraanleg van een tramtraject in het Antwerpse mogen beleven (of ondergaan). Tegen het jaareinde moet dit vak gereed zijn. In januari 2014 komt de Florent Pauwelslei aan de beurt. Omwille van de krappere beschikbare ruimte wordt deze straat ietwat anders ingericht. Zal er tijdens de werken weinig hinder zijn op de Rugeveldlaan, in de Florent Pauwelslei en tijdens de herinrichting van de kruispunten zal die hinder er in elk geval wel zijn. Aan de beide kanten moet de aansluiting van de tramsporen geheel opnieuw worden aangelegd. Nochtans wist men dit gegeven al vijf jaar geleden en had men dit in één keer kunnen en moeten voorzien.

Tegelijkertijd worden ook de tramsporen **in** de verhoogde berm van de E313 aangelegd. Volgens onze eigen mening zal dat eerder **naast** de snelweg zijn.

De kruispunten met de Herentalsebaan (lijnen 4 en 24, de Boterlaarbaan en de August van de Wielelei (lijnen 5 en 10) komen als laatste in de loop van 2014 aan bod.

Ter gelegenheid van de officiële eerste spadesteek werd gesteld dat het aantal autobussen in het centrum kan verminderen. Vanaf maart 2015 rijden in de Carnotstraat nog enkel trams.

Lijnen 2 en 3 Bredabaan

Eindelijk, na meer dan 35 jaar, zijn de werken gestart aan deze belangrijke invalsweg in het centrum van Merksem. Nadat de NMVB tramlijnen hier in 1966 vervangen werden door autobussen bleef hier enkel nog stadstramlijn 3 rijden. Er werd een soort van eigen bedding gemaakt, maar deze heeft eigenlijk nooit voldaan. Een soort upgrading gebeurde er ter gelegenheid van de uitgebreide werken aan de R0 ring. Alvorens er beton werd gestort ten behoeve van de talrijke autobussen werden de inmiddels meest versleten stukken spoor vernieuwd. Een operatie die overigens omwille van het jarenlange getalm daarna nog op andere gedeelten noodzakelijk was.

Per 1 september 2012 kreeg lijn 3 in Merksem het gezelschap van lijn 2. Voor de autobussen richting noord is er een omleiding via een parallelle route. De trams blijven rijden, maar het procedé toegepast op lijn 10, met name het rijden over enkelspoor, zou ook hier worden gebruikt. De invloed op de regelmaat van de twee tramlijnen zal hierdoor zeker niet verbeteren.

Lijnen 2, 6 en 15 Belgiëlei

In eigen beheer vernieuwt De Lijn op enkele plaatsen de sporen tussen de toegangshelling van de premetro en de Belgiëlei. Om het tramverkeer niet al te veel te hinderen gebeurt een groot gedeelte van de werken tijdens de nacht.

Vrije busbedding

Het was ons in eerste instantie ontgaan, maar Antwerpen beschikt waarschijnlijk over een wereldprimeur. Sinds 1 september 2012 ligt de vrije busbaan op de Berchemse Grotesteenweg tussen de Fruithoflaan en de Antwerpse Ring er ongebruikt bij. Goed voor een vermelding in het Guinness Book of Records?

Infotram

Met de netswijzigingen van 1 september 2012 hadden ook de informatiepanelen aangepast moeten worden aan de nieuwe lijnenloop. Dat lukte vrijwel overal wat de dienstregelingen betrof, maar voor de ons vertrouwde infotramborden (de rode bolletjes) lukte dit eigenlijk niet. Hiervoor moeten de nodige technische ingrepen gebeuren. Miva startte al ruim dertig jaar geleden met de plaatsing, eerst bescheiden op enkele haltes; maar het hele systeem werd voornamelijk met het groeien van de premetro verder uitgebreid. Ook op gewone bovengrondse lijngedeelten werden de passagiers ingelicht over hun wachttijd tot hun favoriete vervoermiddel. Voor ons betekende een samenscholing van rode lichtjes meestal een indicatie en lokalisatie van één of ander probleem. Enkele jaren geleden werd door De Lijn een nieuw type van informatieborden geplaatst. Lijnwijzigingen kunnen hiermee in principe veel eenvoudiger aangepast worden aan de nieuwe situatie. Spijtig genoeg zijn deze borden veel slechter leesbaar, zeker bij fel zonlicht en zijn ze helaas ook minder betrouwbaar. Het oude systeem werkte met lussen tussen de sporen, het nieuwe baseert zich op de gegevens die via de GPS worden verzameld. De oude infotram is echter verouderd en wisselstukken zijn er eigenlijk niet meer. Aanpassing en onderhoud vergt een vrij dure technische ingreep. Het is weinig waarschijnlijk dat er nog kosten gemaakt worden om de oude infotram draaiende te houden. Helaas is het nieuwe systeem nog niet overal geplaatst of in dienst genomen.



Het gedeelte Stadion – Legrand wordt vanaf september 2013 als lijn 93 gereden. Sedert juni 2007 werd de toenmalige lijn 94 in twee delen uitgebaat. Een noordelijk vak betrof Stadion – Legrand en het zuidelijke vak Louiza – Herrmann-Debroux (vanaf 2011 verlengd tot aan het trammuseum in Woluwe). Het centrale gedeelte Louizalaan werd overdag door de twee diensten bediend, 's avonds echter werd de lijn doorlopend als één lijn gereden. In 2010 toen de lijnfilms van de 7700/7900-en voor het laatst werden aangepast, verscheen er opnieuw een lijnnummer 93 dat werd voorzien voor de noordelijke tak, iets wat dus maar in september 2013 zal plaatsvinden. De reizigers langs de Louizalaan zullen dus ook 's avonds van de hogere frequentie kunnen blijven genieten. Of de reiziger er nog iets van zal begrijpen is maar de vraag. Een vorige 93 reed tot juni 2007 maar had Schaarbeek station als noordelijk eindpunt. Wie kort van geheugen is heeft een voordeel en zal dus de minste problemen ondervinden.

Een 93/ tijdens onze VeBOV-rit in 2011 aan het Kerkhof van Jette, nog met de gele 7789. De tram is inmiddels ter ziele. (foto boven).

Op de foto hiernaast zien we het Haagse PCC-stel bij zijn afscheidsrit van Brussel, naast de 7732. De HTM 2104 beschikt over een volwaardige tractieinstallatie maar heeft geen bestuurderscabine. Hij kan evenwel zelfstandig rijden (zonder reizigers) en beschikt over twee hulpstuurstanden.

De foto's op deze bladzijde: Raf Bonte.

We zijn te Roodebeek, het eindpunt van metrolijn 1 en autobuslijnen van zowel de MIVB als van De Lijn. Tegen 2018 hoopt men ook tramlijn 94 te verlengen vanaf het eindpunt Tram-museum tot dit knooppunt, gelegen aan de oostkant van Brussel.

Op de foto zien we de MIVB 9756 op lijn 45, die sinds februari ook op zondag rijdt. Daarnaast de 3018 11 van Staca op lijn 659 naar Machelen-Cargo.



Sinds verleden jaar kan je Brussel al rijdend verkennen en tegelijkertijd genieten van een heerlijke maaltijd. Je kan hiervoor evenwel niet terecht met je gewone abonnement of ticket. Een twee uur durende rit met ingebouwde pauze kost 75 €. Ondanks dit serieuze prijskaartje is de belangstelling zo groot dat de tram al maanden op voorhand is volgeboekt. Van maandag tot zaterdag is het een avondrit, terwijl er op zondag in de namiddag gereden wordt. Tram van dienst is de 7601, de speciaal hiervoor herbouwde 7765. Omwille van de apparatuur op het dak kan de tram niet in de premetro tunnels.



De 7601 (ex 7765) op 24 februari 2013 ter hoogte van het Trammuseum.

Omwille van de spoorvernieuwingswerken op de Gentsesteeweg nabij het Schweizerplein kon tramlijn 82 een week lang zijn normale eindpunt Berchem Station niet bereiken. Deze lijn werd vanaf Schweizer tijdelijk verlegd naar het eindpunt van lijn 19 in Groot-Bijgaarden. Twee tramlijnen aan éénzelfde eindpunt zijn in Brussel sedert de hervormingen in de periode 2007/2011 een zeldzaamheid.



Twee drieduizenden op lijnen 19 en 82 op 6 april 2013 aan de terminus van Groot-Bijgaarden.

De drie foto's op deze bladzijde zijn van de hand van Raf Bonte.

Momenteel allicht de leukste Brusselse tramlijn voor de liefhebber is lijn 92. In de week 7700-en (waarvan de meeste nog in het geel), 7900-en en 2000-en, soms nog aangevuld met 3000-en. Op zaterdag en zondag hebben de 3000-en echter de alleenheerschappij op deze lijn. Wacht toch maar niet te lang voor foto's want op middellange termijn is dit ook in de weekdienst voorzien.



Op 2 mei stonden de 2017 en 7942 zij aan zij aan de terminus van lijn 92 te Fort Jaco.

Van TRAM tot TRAMKOP

Als 14-jarige puber, gezegend met acne en een gezicht met vulkanische allures, trok ik als scholier vaak per trein naar Charleroi om er de oude trams en al even oude tramlijnen te bezoeken. Achteraf gezien geen slecht idee, want de boerentrans - die voornamelijk op enkelspoor reden - waren toen al een anachronisme. Maar toen besepte ik dat nog niet. De treinrit naar Charleroi verliep steevast met de toen nog grijs-oranje vierdelige NMBS-stellen van de reeks 800. Vanaf Brussel-Zuid was de dienstregeling van de NMBS van geen tel meer: de trein stopte wel nog in Nivelles (officieel) maar ook op verschillende andere plaatsen te velde (niet officieel) zoals Luttre-Pont-à-Celles, waar ook de eerste typerende steenkoolterills opdoken in het landschap.

Na een laatste IC-stop in de metropool Marchienne-au-Pont, ging het met een slakkengang verder richting Charleroi. Het aankomstuur, dat was altijd raden... Wanneer ik dus de aansluiting met deze of gene tramlijn miste, was er gelukkig nog altijd de frituur aan het station, de redder in nood, maar nu inmiddels ook als erfgoed te beschouwen.

Zo stond ik weer eens, inmiddels een jaar ouder, op 24 juni 1985 trams te fotograferen in het metrostation "Beaux-Arts" in Charleroi: ondermeer tram 9127 die op lijn 41 reed in de richting van het idyllisch klinkende eindpunt "Roux-Plomcot". Niets was minder waar: eenmaal het megalomane metronet van Charleroi achter zich gelaten, kronkelde lijn 41 zich via troosteloze arbeiderswijken zoals Jumet Gohyssart naar het al even grijze Roux. Aan de terminus was je in feite overal en nergens, getuige het lage reizigersaantal!

Ook op "trein-tram-bus-dag" was ik altijd op pad, gewapend met het foto toestel van mijn vader: de verleiding om de boerentram van Charleroi te gaan opzoeken, haalde meestal de bovenhand op andere bestemmingen, zo ook op 5 oktober 1986. Nabij de tramstelaan van La Louvière stond ik toen met de Minolta-camera de trams op te wachten die over de Pont du Canal (jawel, het inmiddels als UNESCO-erfgoed erkende Canal du Centre met zijn hydraulische liften) reden. En ja, daar kwam tram 9127 weer aan, die naar Maurage reed, een bestemming die ook al bruisde van economische en andere activiteiten... Dat het sterk verouderde tramnet van Charleroi toen reeds financieel onhoudbaar begon te worden, was vooreerst merkbaar aan het onderhoud van de trams, die er bij elk bezoek slechter en vuiler begonnen uit te zien. Het begin van het einde, quoi...

31 oktober 1986 was een keerpunt in de geschiedenis van de Buurtspoorwegen: de tramlijnen 30 en 80, goed voor ettelijke tientallen kilometers tramspoor, werden "tijdelijk verbust", in afwachting van een hypothetische renovatie van de traminfrastructuur. Naast de metro van Charleroi, bleven er 's anderendaags nog enkel volgende tramlijnen over: naar La Louvière (nu nog altijd in gebruik tot Anderlues), naar Gohyssart-of-all-places (gehucht van Jumet-of-all-places) en naar Trazegnies (waar de eindhalte wel de statige benaming "Sentier Madame" kreeg).

In alle stilte, en zonder veel poeha, verdwenen ook die tramlijnen naar Trazegnies en Gohyssart. 4 april 1988 was de officiële begrafenis van de Boerentram. Een rijke geschiedenis van welgeteld 103 jaar wordt afgesloten, in mineur en wellicht met het schaamrood op de wangen van de toenmalige beheerders van de NMVB.

Diezelfde tram 9127 was één van de laatste vijf "oude" trams die tot op die datum in dienst bleven. Toegegeven: ze waren

verouderd en een zodanig anachronisme dat zelfs tram-liefhebbers uit gans Europa de trip naar Charleroi maakten om dit ongewild stukje erfgoed te bekijken en fotograferen. Op 5 april 1988 werd in alle stilte - en met voorbedachten rade - de laatste echte boerentramlijn afgeschafte: deze van Charleroi naar Trazegnies Sentier Madame. Bleef toen nog over: het metronet van Charleroi en de lange interlokale lijn van Charleroi via Anderlues en Binche naar La Louvière, die in 1993 ook naar de geschiedenisboeken werd verwezen.

Tram 9127 rolde van de band op 2 februari 1955 in de Buurtspoorweg-werkplaatsen van Kuregem (Brussel) en reed heel zijn carrière op het uitgebreide tramnet van Charleroi. Aanvankelijk onder het nummer 10164, sinds de hernummering in 1976 van het toen resterende materieel, met zijn huidige nummer.

Deze tram van het type "S" maakte in feite deel uit van een serie van 210 trams die tussen 1954 en 1958 werden gebouwd om de verouderde tramvloot te moderniseren. De oudere trams uit de jaren dertig waren - in het bijzonder door het totale gebrek aan onderhoud tijdens de Tweede Wereldoorlog - tot op de draad versleten.

Deze 210 trams werden wel gebouwd met oude onderdelen (draaistellen, motoren, controller, pneumatiek, pantograaf) van de generatie trams van de jaren dertig. In feite was enkel de carrosserie nieuwbouw volgens het design van de jaren vijftig; een voorbeeld van de spreekwoordelijke zuinigheid en knutselmentaliteit van de Buurtspoorwegen.

De laatste vijf oude trams van het type S worden hierdoor overbodig en worden afgevoerd voor schroot. De 9127 ontspringt de dans: deze tram wordt bewaard met het oog op de oprichting van een museum over de staalindustrie, in een fabrieksloods van La Providence te Marchienne-au-Pont.

Nadat vele jaren later duidelijk wordt dat het bedoelde museum er niet komt, probeert de vzw Poldertram de tram te kopen. We hebben immers essentiële onderdelen nodig (draaistellen, motoren, compressor, luchtvanen, controllers) om de Poldertram 9994 te restaureren. Van die tram zijn immers alle elektrische- en pneumatische onderdelen verdwenen. Via een ruiloperatie komt de vzw vrijwel kosteloos in het bezit van deze tram. Er wordt beslist om - vooraleer de restauratie van de 9994 te starten - eerst de 9127 naar Lochristi te brengen en daar te demonteren en de nodige stukken te recupereren. Het transport naar Lochristi vindt plaats op 6 november 2006, terwijl ondergetekende van een weldoende vakantie op Tenerife geniet.

Alle nuttige en bruikbare pneumatische en elektrische onderdelen, alsook de draaistellen werden zorgvuldig gedomonteerd. En dan, wel dan blijft er een wrak over. Toen kwam bij mij het idee op om één kop van de tram intact te bewaren. Waarvoor juist, was toen nog niet duidelijk, maar het leek me in elk geval een buitenkans om dit gedeelte te bewaren, vooraleer hetgene wat nog restte van de tram te laten verschroten. Zo gezegd, zo gedaan: Achiel brandde met z'n snijbrander vakkundig één kop volledig los.

In afwachting van een concreet plan, wordt de tramkop op 7 december 2006 overgebracht naar het landelijke Roborst in de Zwalmstreek. Tram-liefhebber Freddy Coussens biedt er tijdelijk onderdak en ontfermt zich over het kleinood. De aankomst in Roborst gaat niet ongemerkt voorbij. Ongeveer de ganse bevolking is via mond-op-mond reclame onmiddellijk op de hoogte dat er ten huize Coussens rare dingen gebeuren. De ene loert vanop een afstand, een andere komt zelfzeker informeren wat de bedoeling van dat spel is.

Type S 9127 in de omgeving van de stelplaats van La Louvière klimt naar de Pont du Canal over het oude Canal du Centre. De tram van lijn 80 rijdt in de richting van Maurage.



Nadat de 9127 vele jaren bewaard werd in een verlaten fabriekshal van La Providence te Marchienne-au-Pont, werd de tram mits de goede zorgen van transporteur Dick op 6 november 2006 naar Lochristi overgebracht.

De 9127 op de vrachtwagen van Dick, klaar voor vertrek richting Lochristi.



In Lochristi werd de tram van alle nuttige componenten ontdaan. Wat nog restte was een gebinte en één intacte tramkop. Mits een snijbrander en de kundigheid van Achiel Ryckaert werd ook deze kop nog van het restant losgemaakt. Op 7 december 2006 werd deze dan overgebracht richting Roborst in afwachting van verdere plannen.

Amper een maand later wordt de kop opgeladen op een vrachtwagen om daarna zo'n dikke vijf jaar van de rust in het landelijke Roborst te genieten.

Toegegeven, de levering van een stuk tram aan huis is niet direct alledaagse kost. De tramkop geniet intussen van zijn stalling onder dak in Roborst, veeleer dan in de stoffige loods in Marchienne-au-Pont.

Even overschakelen naar de Poldertram 9994

De vrijwilligers van de vzw beginnen intussen met de voorbereidende werken voor de restauratie van de Poldertram 9994. Zo worden de gerecupereerde onderdelen van tram 9127- waarvan de restanten inmiddels gesloopt zijn - grondig aangepakt: de pantograaf wordt overgebracht naar de Vlaamse stockeringsplaats voor tramonderdelen te Weelde; de lucht tanks en andere onderdelen worden naar een sponsorend bedrijf in Westmalle overgebracht om te worden gezandstraald; de motoren worden uit de draaistellen gedemonteerd en nagemeten; één motor met slechte isolatiewaarden wordt door een gespecialiseerd bedrijf opgehaald voor een complete revisie. Tenslotte wordt het titanenwerk aangevat om de draaistellen terug te ontdoen van 80 jaar loodmenie, pek, rutex en andere moeilijk te verwijderen materie. Er komt een hogedrukreiniger op stoom aan te pas, liters ontvetter, talrijke metalen borstels... en heel veel geduld van onze vrijwilligers. Daarna leggen de vrijwilligers van de vzw en ikzelf zich volledig toe op de restauratie van de Poldertram 9994 in de werkplaats van Lochristi. Deze restauratie wordt beëindigd in 2011.

Terug naar de 9127

In datzelfde jaar verhuist de vzw naar de Sint-Paulusstraat in Antwerpen, waar ik een herenhuis in Empire-stijl, gebouwd in 1860 koop. De grote inkompoort en de hoge plafonds (zolderingen) bieden plots perspectieven. Juist, er kan een tramkop binnen staan!

Deze gelegenheid kon ik niet laten liggen. De tramkop die inmiddels al 6 jaar bij Freddy in Roborst staat, moet gerestaureerd worden en naar Antwerpen komen. Na overleg zijn Achiel Ryckaert en Marc Baeck bereid om de tramkop te restaureren. Daartoe wordt begin 2012 de kop in Roborst opgehaald en opnieuw naar Lochristi gebracht. Zoals we van hem gewend zijn levert Achiel enkele maanden later perfect werk af. Marc neemt het elektriciteitsgedeelte voor zich: koplamp, pinker, filmkast; alles moet terug functioneel zijn om te werken onder 220 Volt netstroom. De meeste lampjes functioneren oorspronkelijk echter op 24 Volt en daarom wordt er in de betaaltafel onzichtbaar een transformator verstoppt die de 220 Volt netstroom omzet naar 24 Volt.

In Lochristi wordt de tramkop eerst volledig gestript en ontroest. Dat was nodig: het gebrekkig onderhoud door de NMVB-werkplaats van Jumet in de jaren tachtig had serieuze sporen nagelaten. Het dak en de filmkast waren meermaals bedekt met lagen roofing en ettelijke kilo's silicone om alle lekken af te dichten. In feite was de ganse carrosserie één amalgaam van plamuur, silicone, roofing, verduurde rubber. Achiel demonteert alles wat er te demonteren valt. Geen milligram roest blijft ongedeed. Dan kan de herschildering beginnen. Gedaan met de eindeloze discussies over de juiste tint van het NMVB-crème. Het overschot aan verf van onze Poldertram wordt nuttig besteed.

Zoals bij elke restauratie komt dan de (dankbare) fase waar alle onderdelen terug gemonteerd kunnen worden en waar je stap voor stap terug een echte tram ziet herrijzen.

Eén detail gaat onze pet te boven: het schilderen van de typische groene snor en het exact namaken van het rijtuignummer. Hiervan bestaan namelijk geen "mallen" meer.

Maar dat is gerekend buiten de deskundigheid van Olivier Vercoeter, actief lid bij AsVi. Hij was al eerder in Lochristi om de cijfers 9994 op een correcte en waarheidsgetrouwe manier te schilderen.

In tegenstelling tot vroeger, worden de opschriften niet met vaste hand en penseel aangebracht. Echte letterschilders zijn immers een uitstervend ras. Olivier maakt op computer een waarheidsgetrouwe kopie van het gevraagde. Dit wordt op zijn beurt gekopieerd op een sticker en het rijtuignummer en de snor worden haarscherp met laser uitgesneden.

Vervolgens wordt deze sticker op de exacte plaats op de tram gekleefd. Even met groene of bruine verf erover gaan, de sticker verwijderen en het resultaat is verbluffend. Op de foto zien we Olivier aan het werk. De laatste fijne retouches, een professional aan het werk.

De groene snor was niet voorzien op alle 210 trams van dit type. Ze werd enkel aangebracht op de trams die op de Kustlijn reden, alsook op die trams die geschikt waren om op het metronet van Charleroi te rijden. In Charleroi betekende de snor dat de bewuste tram uitgerust was met-ondermeer-automatisch uitklapbare treden om het gat tussen tram en de rand van het metroperron te overbruggen.

Naar de Sint-Paulusstraat

November 2012 is de tramkop in Lochristi afgewerkt. Op donderdag 27 december 2012 wordt de kop van tram 9127 van Lochristi naar Antwerpen overgebracht. Ter bestemming wil de transporteur de kop zo'n 45° kantelen en zo de kop in mijn garage binnenduwen met zijn kraan, om vervolgens binnen, alles terug recht te trekken. De kraan blijkt echter te hoog geplaatst om onder de garagepoort binnen te kunnen. De transporteur heeft echter een schitterende ingeving: de tramkop gewoon voor de poort zetten en dan... wegwezen richting Gent. We moeten dus onze plan trekken. Klussers-aan-huis Thieu en Ilié worden opgebeld en geven enkele uren later present. Intussen is de politie reeds ter plaatse komen informeren wat er gaande is! Ze snappen er werkelijk niets van (wat had je anders gedacht) en laten dus maar begaan. We bekijken samen de zaak en de conclusie is dat de garagepoort er volledig uit moet. De moulures aan de binnenkant worden gesloopt en dan wordt alle cement tussen de houten poort en de bakstenen weggekapt met een beitel. Zodoende komen de metalen hengsels tussen hout en baksteen vrij, ze worden met een slijpschijf doorgeslepen en vervolgens wordt de poort voorzichtig losgeklopt tot deze vrij komt. Alles verloopt vlot en de poort wordt aan de kant gezet. Het is intussen avond... Vele passanten staan met open mond te kijken en vragen om uitleg, je zou voor minder. Na het ruimen van het puin wordt de tramkop (die op een verrijdbaar onderstel rust) binnengereden met de hulp van een transpallet. Alles loopt letterlijk op wieltjes en een paar minuten later staat hij op zijn plaats. In een no-time zorgt Thieu dat de metalen hengsels terug gelast worden zodat de poort terug stevig op zijn plaats staat.

De lege filmkast smeekt uiteraard om een lijnfilm van Charleroi en die wordt onmiddellijk geplaatst. De filmkastverlichting, pinkers, koplamp en stoplicht werken via de ingebouwde trafo op 24 Volt. Er is ook bedrading aangelegd naar de cicca-claxon op het dak, deze wordt eerstdaags geplaatst waarna het typische "toe-ta" geluid van de boerentram weer zal galmen.

Een lang verhaal, maar zo wordt een droom uiteindelijk gerealiseerd. De juridische hoofdzetel van de vzw Poldertram heeft er voortaan een stukje ergoed bij.

Dankzij de goede zorgen van AsVi-lid Olivier Vercouter krijgt de 9127 zijn finishing touch. Eind november 2012 is alles gereed.

Op donderdag 27 december wordt de tramkop naar zijn eindbestemming gebracht, de zetel van vzw Poldertram te Antwerpen.

De met een computer uitgetekende en overgebracht op een sticker en tenslotte met een laser uitgesneden snor werd op de kop aangebracht. We zien hier Olivier aan het werk met de laatste retouches.

Behalve het kap- en breekwerk kwam ook de Antwerpse politie er aan te pas. Het moet er ongeveer zo aan toe zijn gegaan:

- Allau hoofdkwartier, hier wagen 54. Der stod hier e stuk vannentram oep den trottoir. Wa moete wa doeng?
- Wagen 54, stottemindeweg, dan is da sloiksteurt en dan moeten boete geve hé.
- Ja hoofdkwartier, moar wete ze dadal ba De Lain?
- Oh, der komt hier just ne mens aon en die zé dattemem goa binnepakke.
- Wagen 54, okkei, dan ist goe, auver.

Levering franco aan huis tot op de stoep! Improvisatie gevraagd!

Speciaal voor onze lezers die de hierboven gebruikte wereldtaal niet machtig zijn, volgt hier de vertaling.

- Hallo hoofdkwartier, hier wagen 54.
- Er staat een gedeelte van een tramvoertuig op de stoep. Wat zijn uw verdere instructies?
- Wagen 54, staat hij in de weg, dan is dat een slukstort en moet u een boete uitschrijven.
- Jazeker hoofdkwartier, maar is De Lijn hiervan al op de hoogte?
- Oh, er komt juist een persoon aan en die vertelt ons dat hij hem in huis zal nemen.
- Wagen 54, dan is alles in orde, over.

Alle foto's: Stefan Justens.

Dat het binnenbrengen van de tramkop niet van een leien dakje verliep kunt u lezen op een andere bladzijde.



ADDENDUM

Naar mijn weten bestaan er in Vlaanderen nog twee “tramkoppen” bij privé-personen.

Vooreerst is er de kop van de NMVB standaardtram 10193, op de zolder van Roger Vissers in Mol. Het betreft een replica op schaal 1/1, maar aangekleed met authentieke onderdelen.

In een bedrijvencentrum te Zwijnaarde staat de kop van de Gentse 330, destijds vakkundig gerestaureerd in de tuin(!) van Achiel Ryckaert, vervolgens gedemonteerd en terug heropgebouwd in Zwijnaarde! Eigenlijk kan men hier niet meer spreken van een tram “kop”, maar eerder over bijna een halve tram.

Mijn speciale dank gaat uit naar Achiel Ryckaert, een rots in de branding waarop men steeds kan rekenen, alsook naar Marc Baeck en Olivier Vercouter voor hun deskundigheid en bereidwilligheid.

© tekst en foto's: Stefan Justens.

Geen publicatie toegestaan zonder de schriftelijke toestemming van de auteur.

Foto voorpagina

Al opnieuw verleden tijd is een reguliere lijn 12 in de Nationalestraat. Foto Luc Couscheir, 4 mei 2013.

Foto achterpagina bovenaan

Duikbril 917 met zijn nieuwe jas. De “Duikbrillen” krijgen zoals de “Varkensneuzen” een grote revisie die ze geschikt maakt voor nog eens 15 jaar dienst.

Foto Erik Heylen, Antwerpen Centraal, 25 maart 2013.

Foto achterpagina onderaan

De 4483 op de Ieperse lijn 1, Centrumbus, wacht op vertrek aan het station. Foto Jacques Peeters, 31 januari 2013.



