

# RAIL-REVUE

**Kwartaalblad voor spoor-, tram- en bushobby**  
MET RECENTE AKTUALITEITEN, GESCHIEDENIS, TECHNIEK EN VERENIGINGSNIEUWS



**Zeventiende jaar - Nr. 1**  
**Jan. - Feb. - Maa.**  
**2002**  
ISSN 0773-0713

# Treinramp Pécrot

## WOORD VOORAF

Iedereen herinnert zich nog wel dat er zich een frontale treinbotsing heeft voorgedaan op spoorlijn 139 te Pécrot, tussen Sint-Joris-Weert en Waver, op maandagmorgen 27 maart 2001. Het is de bedoeling hierna te trachten om een zo juist mogelijk beeld te schetsen van de gebeurde feiten, steunend op gegevens via de media en op eigen vaststellingen ter plaatse. Gezien de ernstige gevolgen, het feit dat het parket nog volop met het onderzoek bezig is, alsook uit respect voor de slachtoffers, behandelen we dit onderwerp op een zo objectief en sereen mogelijke manier. Het is geenszins de bedoeling om van hieruit beschuldigingen naar de betrokken personen te uiten. Wat ons vooral bezighoudt is hoe dit kon gebeuren. Het toeval speelt hierbij een uitermate belangrijke rol. Op tal van punten had een zelfde toeval het ongeval juist kunnen voorkomen. Omdat er toch verscheidene acties ondernomen zijn om het ongeval te trachten te vermijden, hebben we in de chronologie van het gebeurde in de tekst telkens een nummer tussen haakjes bijgevoegd, daar waar de gedane actie mis loopt, of daar waar het lot evengoed een positieve en beschermende invloed had kunnen hebben en dus het ongeval had kunnen voorkomen. Om u alles beter te laten begrijpen, is er chronologisch een situatieschets bijgevoegd, met de actuele seinbeelden op dat moment. Op de situatieschets zijn de seinlampen die branden wit ingekleurd. Dit geeft de lezer de mogelijkheid om met kleurpotloodjes deze thuis juist in te kleuren, wat uiteraard een beter in-

zicht in de beseining geeft. U kan deze op bladzijde 4 en 5 vinden.

## SCHEMA A: 08U37

Komende van Leuven rijdt trein 2358, die enkel uit motorstel 709 bestaat, het inritsein M4 te Waver voorbij. De seingever heeft even daarvoor de wissels vastgelegd vanaf het inritsein M4 naar het per-ronspoor 4. In het station van Waver (ter hoogte van kilometer 23.300) verlaten de laatste passagiers trein 2358. Volgens de vooropgestelde dienstuitvoering moet

er vervolgens leeg teruggereden worden, om als trein 2378 de versterkingsdienst van Sint-Joris-Weert naar Leuven te verzorgen. Tot hier verloopt alles nog volgens het boekje.

## SCHEMA B: 08U40

De machinist van trein 2378 heeft nu plaats genomen in de stuurpost kant Leuven. De stuurpost van stel 709 situeert zich rechts van de rijrichting en geeft links geen uitzicht naar het perron toe, waar zijn vertreksein F4 op spoor 4 rood staat.



Op dit vredig tafereel is treinstel 904 in het station van Sint-Joris-Weert te zien, in gezelschap van stel 926. Op lijn 139 is dit het normale materieel voor de stoptreindienst. Een gelijkaardige treinsamenstelling was op 27 maart 2001 betrokken bij de frontale aanrijding te Pécrot. De seinen van Sint-Joris-Weert worden vanuit Leuven bediend, terwijl de bovenleiding door de stroomverdeler vanuit Namen wordt beheerd. 13/1/2002.

## INHOUD VAN DIT NUMMER

Treinramp Pécrot	2
HERINNERINGEN AAN DE TAO IN DE JAREN '50 (deel 1)	7
Rail-Aktueel	15
Verenigingsnieuws	22
Lezersforum	23

**Aan dit nummer van Rail-Revue werkten mee :** Jacques Cohn, Luc Couscheir, Staf Cuyt, Raf De Landtsheer, Mark De Schutter, Erik Heylen, Hubert Van den Bergh, Rudy Van Iseghem en Theo Van Riet.

*Foto voorpagina : Inhoudigingstram 7201 wacht aan de oude terminus op de genodigden voor de inhoudingsrit. 15/02/2002. Foto : Luc Couscheir.*

Rail-Revue is een uitgave van de v.z.w. VeBOV (Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer). **Verantwoordelijk uitgever :** Mark De Schutter, Sint Albertusstraat 2, 2812 Mechelen. **Redactie :** Luc Couscheir, Mark De Schutter en Rudy Van Iseghem. **Secretariaat :** Hubert Van den Bergh, Kroonstraat 8, 3920 Lommel. **Lidgeld 2002 :** België 18 Euro, Buitenland 21 Euro. **België :** rekening Bank van De Post 000-0466768-04 van de v.z.w. VeBOV, Mechelen. **Andere Europese landen :** door middel van in Euro uitgeschreven Eurocheques, te richten aan hoger vermeld secretariaat. **Overname van gegevens** is toegestaan mits bronvermelding. **Reproductie van artikels** (al dan niet in vertaling) en van **illustraties** slechts mits schriftelijke toestemming van de auteur en/of van de uitgever. **Inzenders** blijven verantwoordelijk voor de door hen ingezonden artikels.



Op deze opname zien we "duikbril" 912, in het station van Waver op het spoor 3. Middenin zien we de perronluifel, die het perronspoor 4 duidelijk afbakent met het perronspoor 5. 13/1/2002.

We moeten aannemen dat de machinist van stel 709 zijn vertreksein F4 niet kon zien vanuit zijn enge stuurpost (1). Indien zijn trein een stuurpost over de volle breedte had gehad, zou de kans op het niet kunnen waarnemen van het vertreksein al heel miniem zijn geweest. Eveneens links van hem op spoor 5 staat het sein G4 groen voor een naderende goederentrein richting Leuven, waar we kunnen stellen dat verwarring met het eigen sein F4 zo goed als uitgesloten is door de tussenliggende perronluifel. Na het sluiten van de deuren vertrekt trein 2378 richting Leuven en berijdt terug dezelfde wisselstraat, waar de wissels onveranderd zijn blijven liggen. Waver bezit geen veiligheidsdoodspoor (2), een inrichting die in de pioniersperiode van de spoorwegen echter standaard was. Het kan een ontsnapte trein of rijtuig afleiden naar een speciaal daartoe gebouwde stootboks, en zou in ons geval zeker zijn dienst hebben bewezen. Het vertreksein F4 is ook niet uitgerust met een krokodil (3) of TBL-antenne, wat hem bij groen een bevestiging had kunnen geven. Toch even bijvertellen dat de krokodil een waarschuwingssysteem is, dat voor het overschrijden van een rood sein NIET tussenkomt. Dit doet het modernere TBL-systeem echter wel, maar op de oudere tractievoertuigen (waaronder ook stel 709) is dit systeem niet aanwezig. De overweg 33, die zich in het wisselcomplex van Waver bevindt, is tijdens de doortocht van trein 2378 reeds gesloten voor de aankomende goederentrein naast hem. Trein 2378 rijdt even verder zijn laatste snelheidsbord voorbij dat

hem toelating geeft om 90 km/u te rijden.

#### SCHEMA C: 08U41

De seingever van blok 4 te Waver stelt op zijn controlebord vast dat trein 2378 het station zonder toelating heeft verlaten en slaat alarm. Hij roept de onderstationchef, die aan het loket zit, ter hulp. Trein 2378 rijdt nu het tegenspoor op, terwijl de overwegbeveiligingen ingesteld staan voor de verkeersrichting "normaal spoor". De automatische overwegen sluiten evenwel toevallig toch, ook voor de ontsnapte trein, omdat de goederentrein op het naastliggende spoor (4) deze op hetzelfde moment "toe" bevelen. Indien de gelijk opgaande goederentrein er niet zou geweest zijn, zou de machinist van trein 2378 alle overwegen met openstaande slagbomen hebben genaderd, wat misschien een gepaste reactie had kunnen uitlokken. Vanuit Waver wordt in paniek naar blok 9 te Leuven gebeld met de vraag om de seinen te Sint-Joris-Weert niet te openen (Sint-Joris-Weert wordt op afstand bediend door Leuven). De paniekerige Franstalige stem (5) wordt echter niet begrepen. De reactie in Leuven moet als normaal aanzien worden, maar werd in de media flink opgeblazen. De kans om een paniekerige stem in het Nederlands beter te begrijpen, is natuurlijk wel een stuk groter. Trein 2378 zal geen enkel (tegenspoor)sein meer tegenkomen (6), omdat voor het verkeer op tegenspoor het baanvak slechts één enkele sectie telt die meer dan 10 km lang is. Lijn 139 bezit nog beseining met een oudere technologie uit de jaren zestig. In

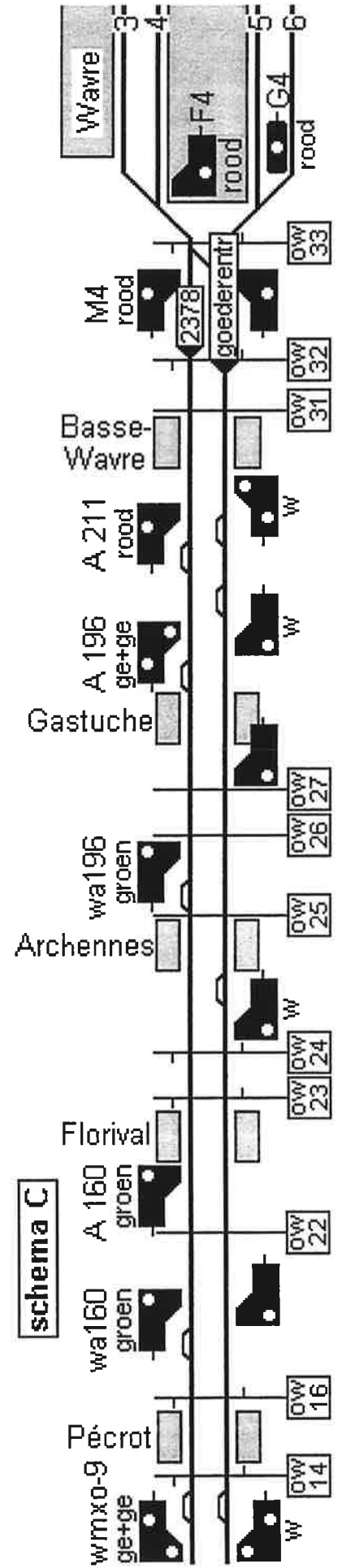
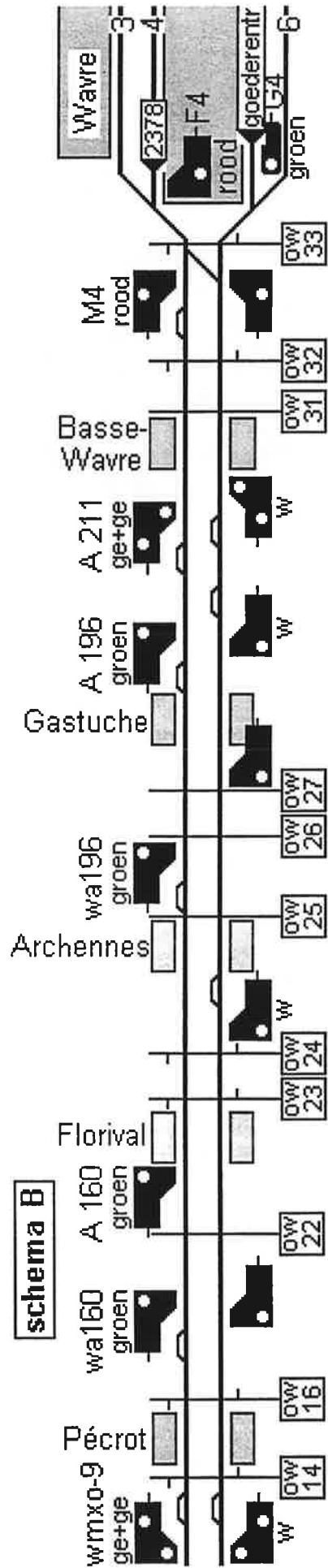
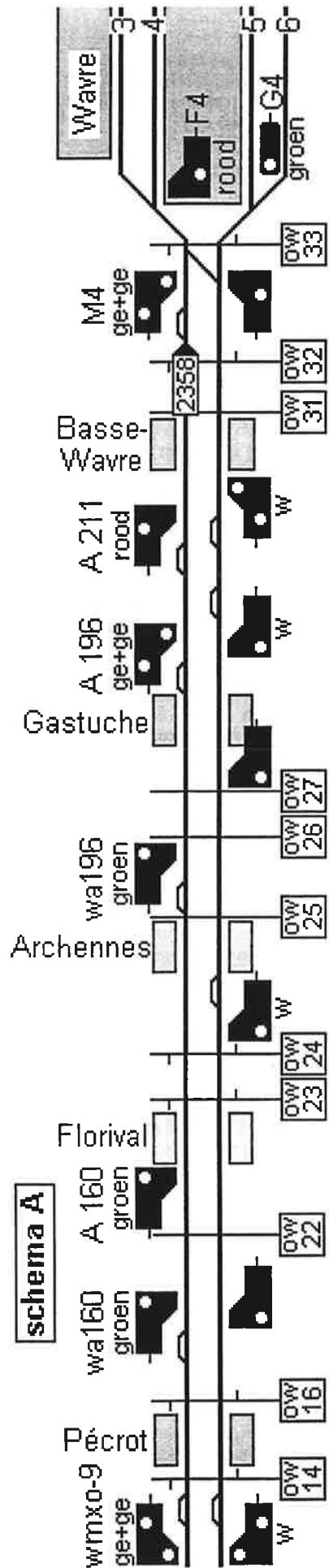
geval ditzelfde voorval zich op een lijn met meer recente beseining had voorgedaan of indien lijn 139 recent was vernieuwd, dan zouden ook de tegenspoorseinen op normale tussenafstanden ( $\pm 1200$  m) geplaatst zijn en in deze situatie een rood seinbeeld vertonen.

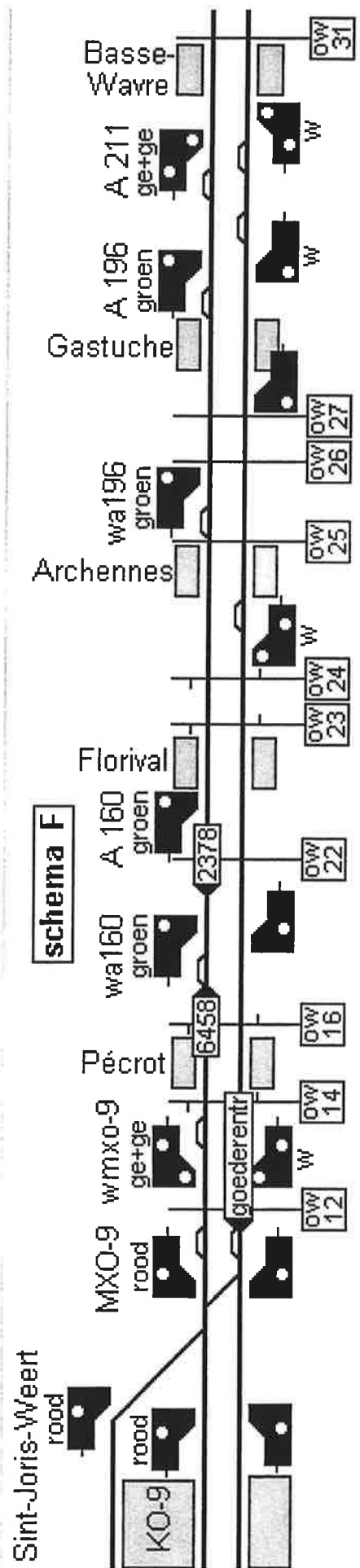
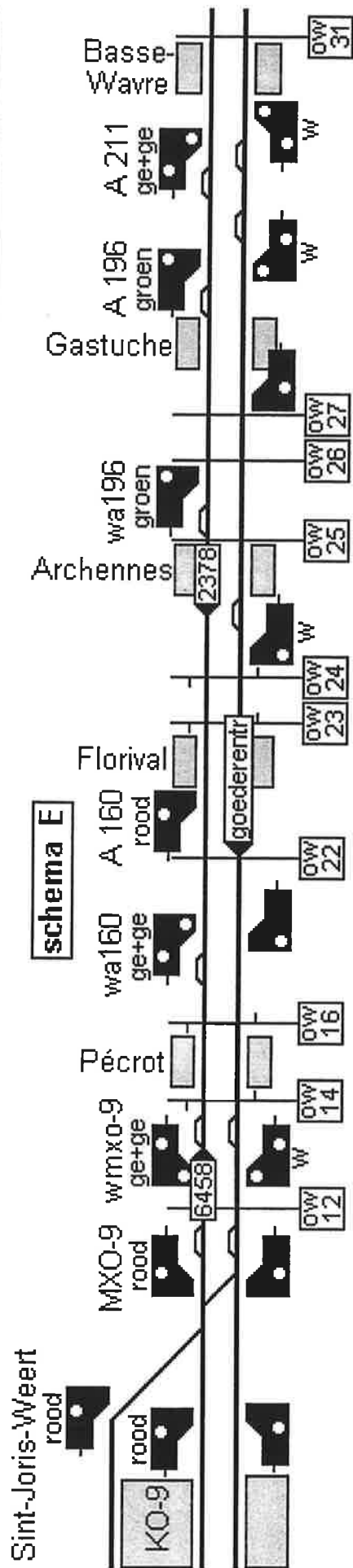
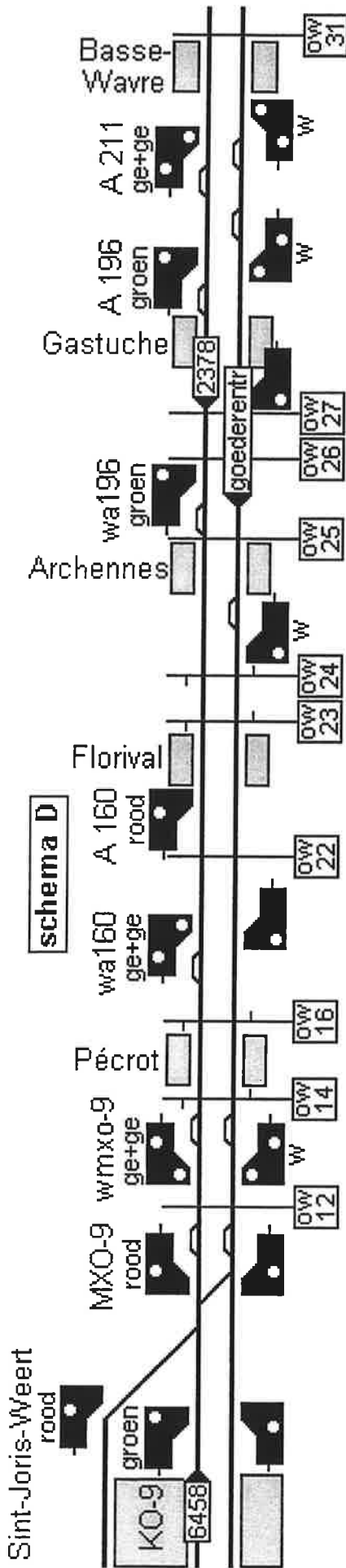
#### SCHEMA D: 08U43

Trein 2378 heeft 20 seconden halt gehouden te Basse-Wavre (km 21.800) en rijdt terug verder; niemand kan achteraf echter deze stop verklaren. Vanuit Waver wordt de centrale verkeersleiding te Brussel verwittigd van het voorval. Deze probeert op zijn beurt Leuven te verwittigen. Ongelukkig genoeg is de installatie grond-trein (7) nog net niet in dienst op lijn 139, want deze zou volgens planning einde maart 2001 (enkele dagen later) in dienst komen. Deze installatie had de verkeersleiding toegelaten om radiocontact tussen alle treinen ter beschikking te hebben, waarvan één van de verzonden codes net een spoedstilstand van alle treinen had kunnen opleggen. Ondertussen is trein 2378 de (voor hem niet zichtbare) automatische seinen A211 en A196 voorbij gereden, die echter geen impuls doorgeven via de krokodil, omdat door het ruggelings aanrijden, de eigen trein het automatische sein telkens op rood houdt. De enige (en laatste) impuls die wel in het stel 709 toekomt is voorbij de halte Gastuche (km 19.400), ter hoogte van het op groen staande waarschuwingsssein wa196, dat eveneens ruggelings wordt aangereken en dus ook niet zichtbaar is. De machinist heeft vermoedelijk dit impuls opgemerkt en vertraagt. Op datzelfde moment komt de L-trein 6458 te Sint-Joris-Weert (km 11.500) toe, waar het vertreksein KO-9 richting Waver nog steeds op groen staat. Vanuit Brussel geeft de centrale verkeersleiding het bevel aan de stroomverdeler te Antwerpen (8), om bij hoogdringende de bovenleiding op lijn 139 uit te schakelen. Gezien lijn 139 over de taalgrens loopt, is er in dit geval een Nederlandstalige én een Franstalige stroomverdeler. De zone Antwerpen eindigt spijtig genoeg net voor Sint-Joris-Weert, waar de L-trein 6458 net is uitgeleden. Vanaf Sint-Joris-Weert richting Waver is echter de stroomverdeler van Namen verantwoordelijk.

#### SCHEMA E: 08U45

De machinist van trein 2378 rijdt toch verder (9), vermoedelijk omdat in zijn denken een krokodil heeft gewerkt voor de verkeerde rijrichting. Wat hij niet opmerkt is dat van dan af alle overwegen niet meer tijdig worden aangekondigd





en sluiten, nu de goederentrein hem is voorbij gegaan. Ondertussen is het GSM-nummer gevonden van de treinbegeleider van trein 2378. Na contactname blijkt dat de betrokken dienst is omgewisseld (10) met een collega. Indien men trein 2378 tijdig had kunnen verwittigen en tot stilstand brengen, dan zou de L-trein 6458 een gesloten stopsein zijn tegengekomen. De L-trein zou vervolgens de op rood staande bloksectie slechts met lage snelheid en met rit op zicht inrijden en zou langzaam tot de reeds gestopte trein 2378 genaderd zijn. Ondertussen is de bovenleiding uitgeschakeld tussen Leuven en Sint-Joris-Weert door de stroomverdeler Antwerpen, maar het "Waalse" lijndeel verderop naar Waver is nog steeds onder spanning. Indien de bovenleiding spanningsloos was gezet, dan zou zeker al de stoptrein niet meer kunnen vertrekken vanuit de stopplaatsen. Trein 2378 had dan waarschijnlijk verder "uitgelopen", zodat de gevolgen van een aanrijding al heel wat minder erg zouden zijn geweest.

#### SCHEMA F: 08U47

De L-trein 6458, bestaande uit motorstellen 932 en 921, stopt te Pécrot (km 14.000) om reizigers te laten op- en afstappen. Vanuit de stopplaats kan het waarschuwingssein wa 160 (km 14.870) in rechte lijn reeds gezien worden en het vertoont op dat moment dubbel geel, een teken dat de volgende sectie voorbij het automatisch stopsein A 160 nog bezet is. Trein 2378 is nu net voorbij Archennes (km 17.000) op goed 3 km afstand. Het meest noodlottige element in het hele gebeuren moet nog komen.



*Op de detailfoto zien we de vertrekseinen van de sporen 6 en 5 (sein G4) op de voorgrond. Het sein F4 van het spoor 4 staat voor ons enigszins achter een bovenleidingspaal verscholen. Een seinverwarring tussen sein F4 (spoor 4) met dit van spoor 5 (sein G4) is duidelijk uitgesloten. De beide betrokken seinen staan niet alleen verschoven opgesteld, maar tevens ontleemt de perronluifel alle zicht vanaf perronspoor 4 naar het sein G4 van het spoor 5. Op de achtergrond kunnen we nog net overweg 33 ontwaren. 13/1/2002.*

Juist voordat de L-trein 6458 het waarschuwingssein wa 160 gaat passeren, rijdt trein 2378 dezelfde sectie binnen voorbij het automatisch sein A160. Zodoende krijgt de L-trein nog net de aanduiding groen (11). Onwetend trekt L-trein 6458 nu voluit op. Indien dit sein een automatisch sein i.p.v. een waarschuwingssein geweest was (in geval van recente modernisering bijvoorbeeld), dan zou in dit geval niet groen maar rood getoond zijn. De beide treinen zien mekaar nog steeds niet door het bochtige

tracé (12). Indien dit laatste zich in rechte lijn had voorgedaan, dan hadden de gevolgen heel anders kunnen zijn. Om 08u49, bij kilometer 15.150, doet de frontale aanrijding zich voor, waarbij het eerste rijtuig van stel 932 helemaal toeplooit en waarin, spijtig genoeg, de meeste dodelijke slachtoffers vallen. Stel 709 overrijdt als het ware stel 932 en richt zich torenhoog op. Hierdoor zal de bovenleiding eindelijk, maar helaas te laat, spontaan uitschakelen...

E.H.

# HERINNERINGEN AAN DE TAO IN DE JAREN '50 (deel 1)

Foto's en tekst: Jacques Cohn

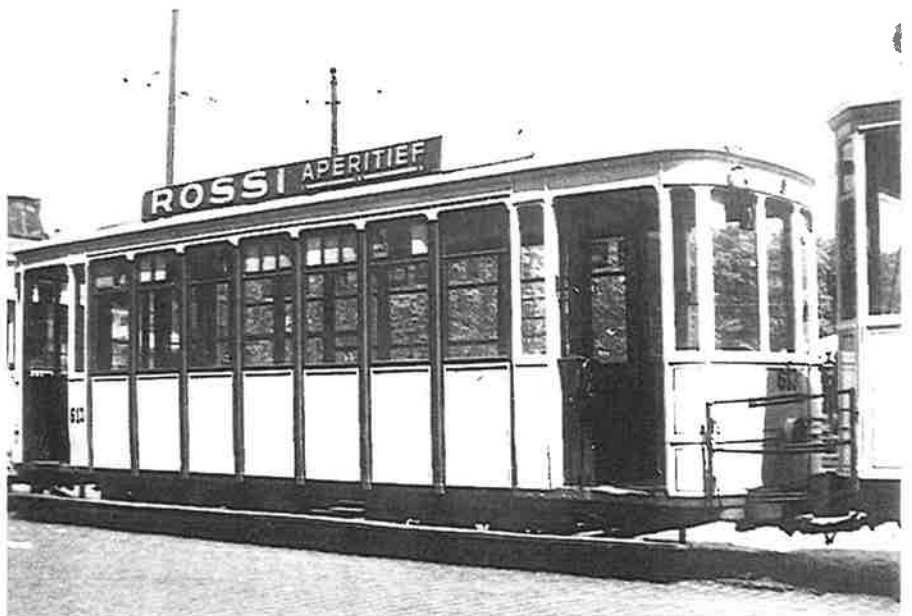
**Foto 1 :** Mw 474 met bw 984 op lijn 7 in oktober 1959 rijdt de Mechelse Steenweg op, net voorbij het kruispunt met de Leien.

De 474 is afkomstig uit de reeks 472-521. Deze serie werd, behalve mw 472, midden de jaren '30 tot éénrichtingwagens verbouwd, met een nieuw onderstel en pneumatische plooideuren. De wagens verschenen destijds de ene na de andere met een eveneens verbouwde bw van het type 900, eerst op lijn 2 (de hogere mw-nummers), vervolgens op lijn 8 (de lagere nummers). Ze werden voorafgegaan door een proefstel, dat ik tot mijn verbazing in januari '35 op lijn 1 zag rijden als duo 443 + 1028. Stel u voor : voor het eerst een één-richtingstel met pneumatische plooideuren, aanvankelijk nog met het klassiek Antwerps onderstel voor de mw, gekoppeld met een bw wiens wagenbak volledig was vernieuwd! Het proefstel reed ongeveer één jaar op lijn 1 en verdween dan voor lange tijd, om veel later op lijn 7 weer op te duiken.

Lijn 1 kreeg in die jaren alle "proefwagens" in primeur toegewezen, zoals de eerste verbouwde ex-LVA-vierassers van de reeks 379-387, de gemoderniseerde en vernummerde mw 101 (eind '37) en kort na de oorlog ook nog de 351.

De verbouwde 473-521 werden later nog geleidelijk van een afgeronde bovenlichtkap voorzien, met een filmkast aan de voorzijde. De lijnfilms vermeldden, in tegenstelling tot de latere Antwerpse traditie, slechts het eindpunt. Ze moesten dus aan de terminus door de bestuurder steeds worden door- of teruggedraaid. Deze films waren gekleurd: groen voor lijn 2 en rood voor lijnen 8 en 8 doorstreep. Ik herinner mij dat alle wagens van deze reeks de één na de ander filmkasten hebben gekregen, met uitzondering nochtans van de 473,477,478, 507, 516 en 521. Maar ook deze "laatkomers" werden een tijd nadien nog in die zin aangepast.

Kort vóór de oorlog verhuisden de 473, de 477 (die meestal met het bw-prototype 701 was gekoppeld) en nog twee of drie andere van de lage nummers van lijn 8 naar lijn 7, maar dan wel voorzien van een wit/zwarte film. De eerste verbouwde bws waren de 1028, de 984 (zie foto) en de 990. Ze hadden, in tegenstelling tot alle volgende gemoderniseerde 900'en, hun hoog dak behouden. Buitenbeentje bij



deze verbouwingsactie was de 1011, die ook zijn hoog dak behield, maar die werd uitgerust met zeven smalle ramen aan de rechterzijde en liefst negen ramen aan de binnenspoorse kant!

**Foto 2 :** We zien hier, aan het voormalig Zuidstation, bw 613 op lijn 3 in 1952, gevolgd door een ex-LVA op lijn 1.

Zo zag de oorspronkelijke uitvoering van de reeks 601-661 er uit, alvorens kort nadien meerdere verbouwingen te moeten ondergaan. In de jaren '30 waren deze wagens zeer strikt in twee reeksen opgesplitst : de 601-631 steeds op lijnen 7 en 15; de 632-661 altijd op lijnen 3 en 23. Tijdens en na de oorlog is deze opdeling verwaterd. De 601 was de enige van dit type die, in die tijd en om een voor mij onbekende reden, geen remslangen had gekregen.

Let ook op het "beveiligingshekje" tussen mw en bw. Nadat er enkele ernstige ongevallen waren gebeurd, bette men op deze manier onvoorzichtige reizigers aan de haltes tussen de twee wagens van een stel over te steken!

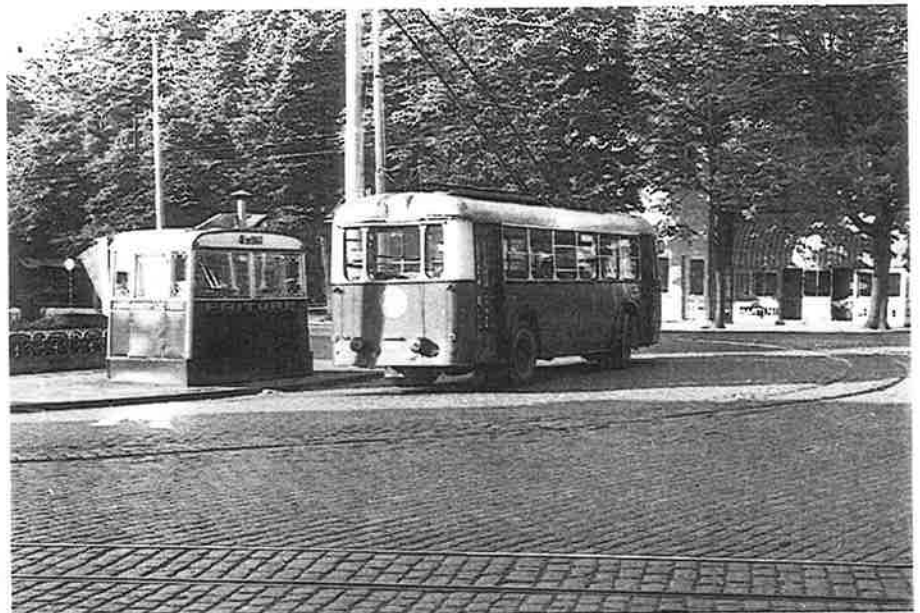
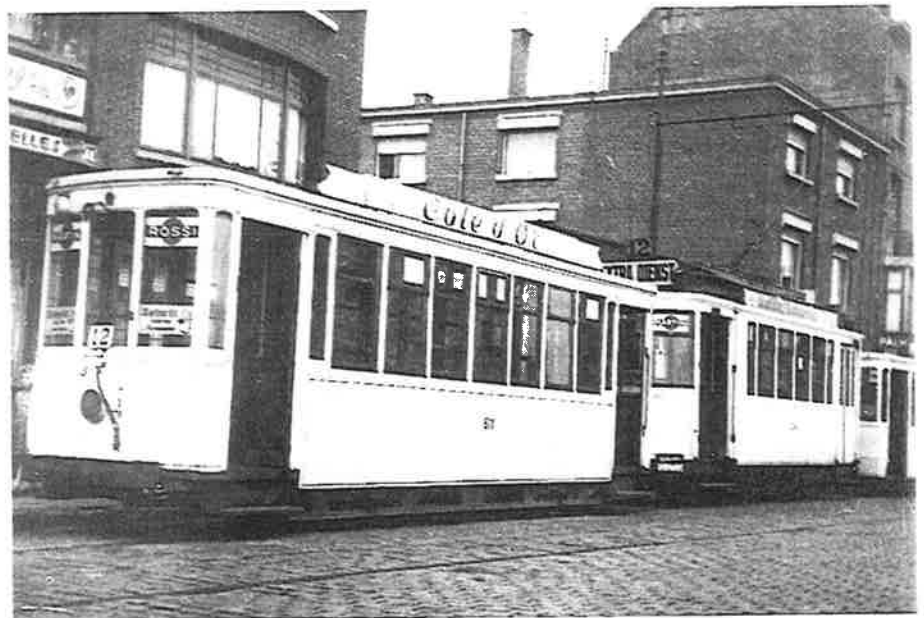
**Foto 3 :** Terug naar oktober 1959: mw 424 met een verbouwde 600 aan de Nationale Bank, op lijn 12 richting Zuid. De reisroute luidt nog steeds "Antwerp Stadion - Grens Kiel" met koersbordkleuren rood/groen. Het stel wordt gevolgd door ex-LVA mw 387 op lijn 1.

Vóór de oorlog, toen er een min of meer vast toewijzingsplan voor het materieel op bepaalde lijnen werd toegepast, was onze 424 - samen met reeksgenoten 404, 405, 407-413, 415-425, 429-434 en 439-442 - in de stelplaats Driehoek gehuisvest, voor een uitsluitende inzet op de lijnen 7 en 15. Eigenaardigerwijs reden de doorstreepte 7's echter vanuit Groenenhoek, met andere mws, waaronder soms ook de ex-LVA tweewassers 374-378, en een bw van het onverbouwde type 900.

Let op de aansluitingsboog (links onder op de foto), een overblijfsel uit de tijd waarin de Buurtspoorweglijnen 50, 52 en 54 hun eindpunt aan de Comedieplaats hadden, om langs de Lange Gasthuisstraat terug naar de Leien te rijden, met Boom, Rumst of Mechelen als bestemming.

**Foto 4 :** In september 1955 staat stel 539 + 609 op lijn 7 (blauw/wit) aan het eindpunt Mortsel. Vóór de oorlog was de reeks 522-551 aan de lijnen 3 en 23 voorbehouden (soms reed er wel ééntje op lijn 21). Later werden ze dan over heel het net verspreid. Bw 609 laat het eerste verbouwingstype van de reeks 600 zien.

**Foto 5 :** Allerheiligen 1955 : versterkte dienst naar het Schoonselhof. Een naar de begraafplaats verlengde "Extra Dienst" van lijn 12 met mw 224 (ex-verbouwde 279) en een ver-





bouwde bw type 900 zonder plooi-deuren (de 911?) haakt de gereedstaande bw 611 aan, om dan enkele meters verder te rijden, de 900 te laten staan, weer een stukje door te schuiven, de trolleytang te keren en op het rechterspoor richting stad terug te rijden.

De zijdelingse lijnnummerbordjes ontbreken, die zitten immers boven het koersbord "Extra Dienst".

In de jaren '50 werden de tramdiensten naar het Schoonselhof eind oktober, begin november aanzienlijk versterkt door er, behalve de 24, ook nog de 2 en de 12 naartoe te leiden. Door het ontbreken van een keerlus wisselde lijn 2 (die normaal met éénrichtingwagens werd uitgebaat) dan haar materieel met lijn 7. Men kon dan op lijn 7 de één of andere "uitgeleende" wagen met filmkast van lijn 2 tegenkomen, wiens film géén lijn 7 kon vermelden. Men behielp zich in dergelijk geval met kartonnen bordjes in de filmkast of zelfs achter de voorruit. Later werden de films aangepast.

**Foto 6 :** In juli 1959 vertrekt trolleybus 34 (reeks 31-45) op lijn 6 van het stille Bolivarplein naar de kaaien. Let ook op het leuke frietkotje en de mooie grote bomen. Vóór de oorlog was hier het eindpunt van vijf tramlijnen (de 1, 3,6, 13 en 14)!

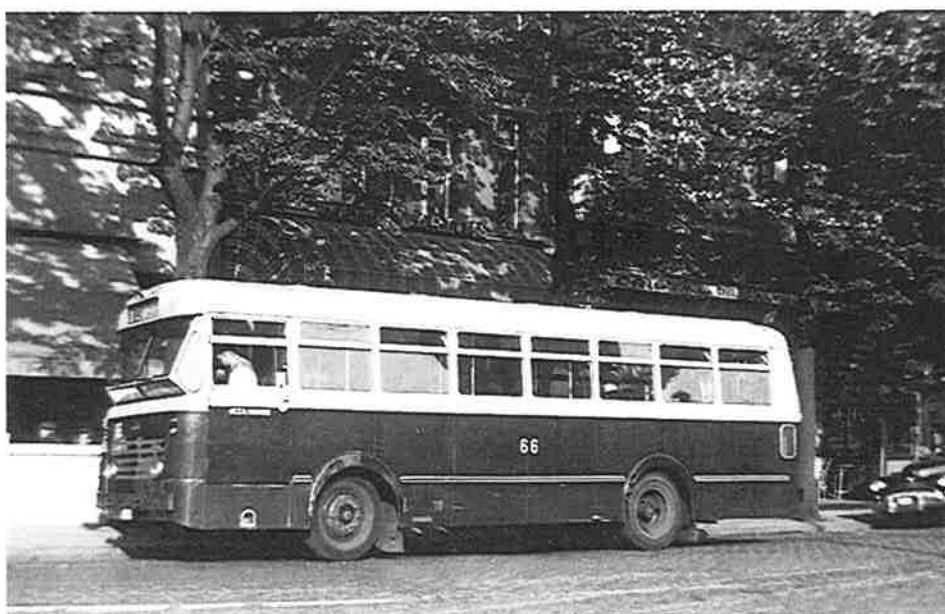
**Foto 7 :** In 1954 heb ik het busje 52 (reeks 52-54) op de Draakplaats kunnen "vereeuwigen". Deze drie Studebakers waren de eerste naoorlogse nieuwe bussen in Antwerpen (9 staanen 9 zitplaatsen!). Ze waren, zoals de trolleybussen, roodbruin en crème geschilderd en kwamen op de toen nieuwe lijn 34 terecht (Zuid - Karel Oomsstraat - Station Berchem - Borgerhout). Vóór de oorlog was het nog de bedoeling geweest, deze verbinding als tramlijn aan te leggen, waarmede met de toenmalige tram 14 zelfs een begin werd gemaakt.

Het was blijkbaar de opzet, met deze bussen bij de trolleybusnummering aan te sluiten. Deze nummering is mij nochtans nooit heel duidelijk geworden (1-8, 24-25, 31-45 en dan weer een "gat" tot 52).

Na enkele jaren lijndienst werd onze 52 nog tot vrachtwagen voor de TAO verbouwd (!) met het nummer 23.

**Foto 8 :** In juli 1955 rijdt bus 55 (reeks 55-61, Van HooI-koetswerk op een Engels chassis) op lijn 34/13. Behalve hun wagnummer hadden alle bussen toen nog een "controle-nummer" (in dit geval bv. 41-333, boven de filmkast), bestemd voor het Ministerie van Landsverdediging, om het opeisen van de bussen in geval van een uitbrekende oorlog te vergemakkelijken. Dit is geen aprilgrapje!

**Foto 9 :** Eveneens in juli 1955 zien wij bus 66 (reeks 62-79, Jonckheere-koetswerk op Brossel-chassis) op de kort voordien verbuste lijn 23, aan de



De Keyserlei. Deze busreeks werd twee jaar eerder geleverd ter vervanging van de trams van lijn 9. Hetzelfde bustype kwam eveneens in grote aantallen op de stadsnetten van de NMVB terecht.

**Foto 10 :** De vervolgserie van hetzelfde type werd 1-9 genummerd (later 101-109). Hier zien wij bus 6, alweer op het Bolivarplein, opnieuw op de dubbellijn 34/13. April 1958.

**Foto's 11 en 12 :** De stelplaats Driehoek verschaft vóór de oorlog onderdak aan de lijnen 5,7, 14 (tot opheffing), 15 en 17. De 2 was in Hoboken ondergebracht en de doorstreepte 7 in Groenenhoek. De bijkomende spitsuurritten van lijn 15 werden in 1939/40 met tweerichting 100'en zonder bw gereden; zij verbleven overdag in de kleine loods nabij Berchem Kerk. Na de oorlog werd de remise Driehoek het tehuis van lijnen 5,7 en 17, aangezien de 15 eveneens naar Groenenhoek was verhuisd. Na de opheffing (verbusing) van lijnen 5 en 17 kreeg lijn 7 het gezelschap van enkele stellen van lijn 3, tot de sluiting van de loods Driehoek in 1966.

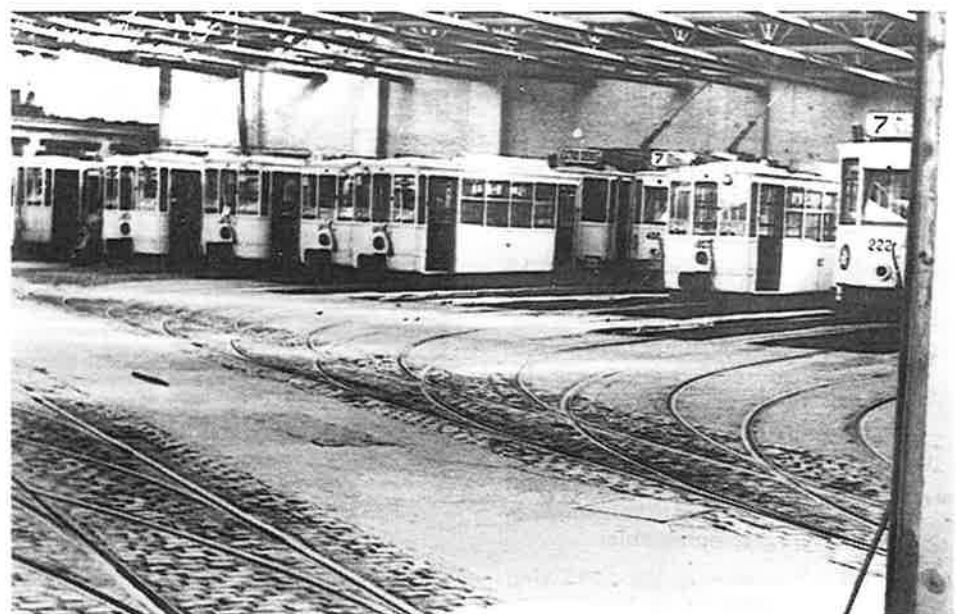
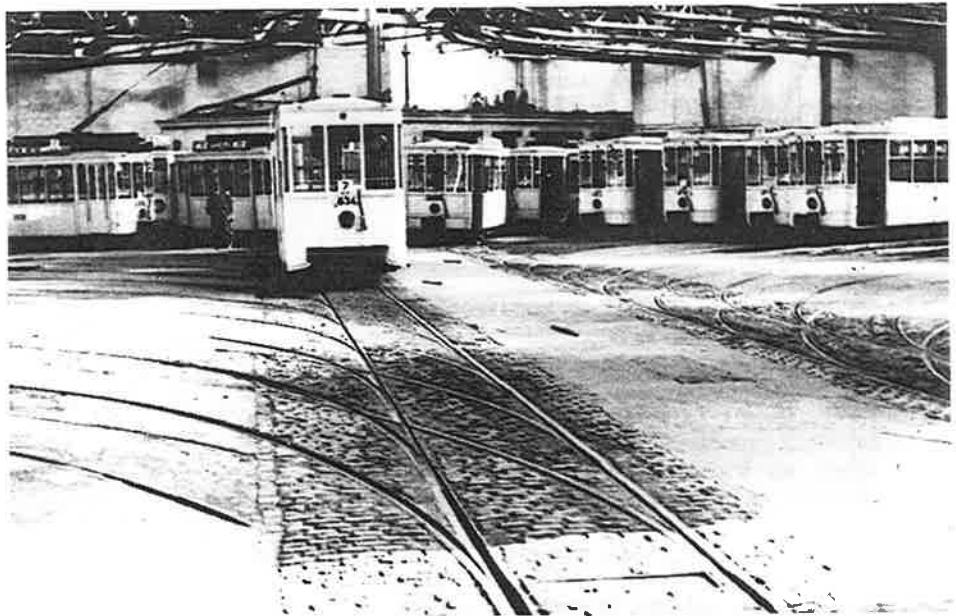
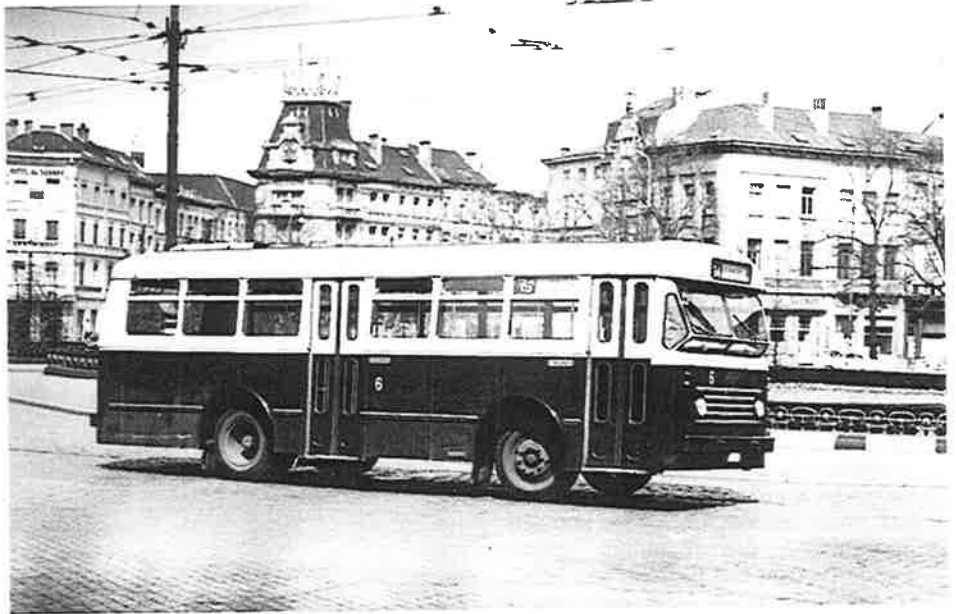
Ik had in 1958 een beleefd verzoek bij de TAO ingediend om, zonder wie dan ook lastig te vallen, enkele foto's in de stelplaatsen te mogen maken. Dit werd zeer droog afgewezen. In september '58 durfde ik deze weigering te overtreden en maakte vanuit de ingang van stelplaats Driehoek haastig de foto's 11 en 12, alvorens te worden buitengezet. Tot mijn spijt bleef mij geen tijd meer om ook naar de linkerkant te fotograferen.

Volgende wagens zijn te zien, van links naar rechts en van foto 11 naar 12 : bw 1016,634, een bw type 900 met doorgehaald nummer, drie wagens onleesbaar, verder 908 of 909, mw 408 op lijn 7, bw 907 en mw 222 op lijn 7.

Ik betreur nog steeds het starre onbegrip van de toenmalige TAO-functie-narissen. Zij waren immers niet de enigen : de NMVB had mijn herhaalde schriftelijke verzoeken in 1952/53, om diverse in St. Truiden en Oreye afgestelde rijtuigen, evenals loc 221 die te Crisnée stond weg te roesten, te mogen aankopen en te laten weghalen, steeds en systematisch zonder antwoord gelaten. Ik had toen de mogelijkheid een voormalige fabrieksloods in Eghezée te kopen om ze, tenminste voorlopig, voor een veilig en droog onderdak te laten zorgen.

(Wordt voortgezet)

**Nota van de auteur :** Indien bij de lezers belangstelling bestaat voor het Antwerpstramgebeuren in de jaren '30 of even na de oorlog, zou ik voor een klein berichtje aan de redactie of aan mijzelf zeer dankbaar zijn.





*De eerste proefrit te Zwijndrecht met de gekoppelde PCC's 7070+7069 vond plaats op 27 november 2001.  
Foto : Luc Couscheir.*



*Hermelijn 7209 tijdens een opleidingsrit in de sneeuw. Rondpunt grens Zwijndrecht 30 december 2001.  
Foto : Luc Couscheir.*



*Trams en een autobus aan de nieuwe terminus te Zwijndrecht. De 7206 was rijkschool terwijl de 7220 en 3741 de overstapmogelijkheden demonstreerden. 23 januari 2002. Foto : Luc Couscheir.*



*Op 23 januari 2002 waren de VVM directie en de burgemeesters van Zwijndrecht en Beveren aanwezig op de persconferentie die het nieuwe lijnennet in het Waasland en de verlenging van tramlijn 3 moesten aankondigen. Foto : Luc Couscheir.*



*Lijn 36 oude stijl. De Polder 326 in MIVA-outfit in de Gloriantlaan. 1 oktober 1985. Foto : Luc Couscheir.*



*Een splinternieuwe A330K aan zijn terminus op de Halewijnlaan. 16 februari 2002. Foto : Luc Couscheir.*

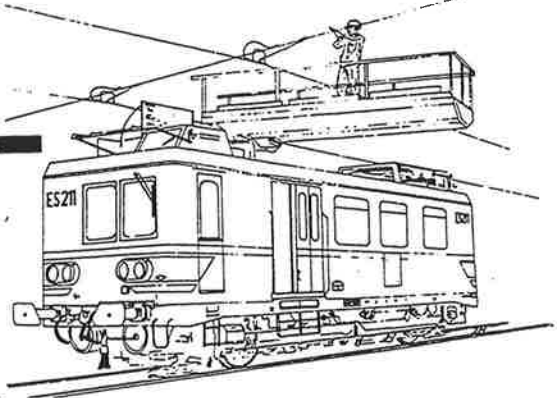
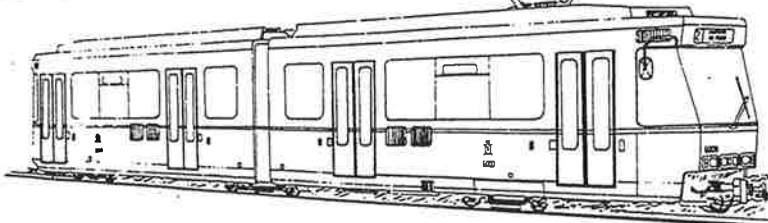


In januari 2002 werden een achttal PCC's naar de sloper verwezen. Hier bereikt de 7028 zijn laatste rustplaats, Schoten kanaal, 25 januari 2002. Foto : Luc Couscheir.



Op 7 februari 2002 ging de middelste bogie van de 7224 bij het buitenrijden voor een proefrit uit de sporen. Foto : Luc Couscheir.

# RAIL-AKTUEEL



## NMBS

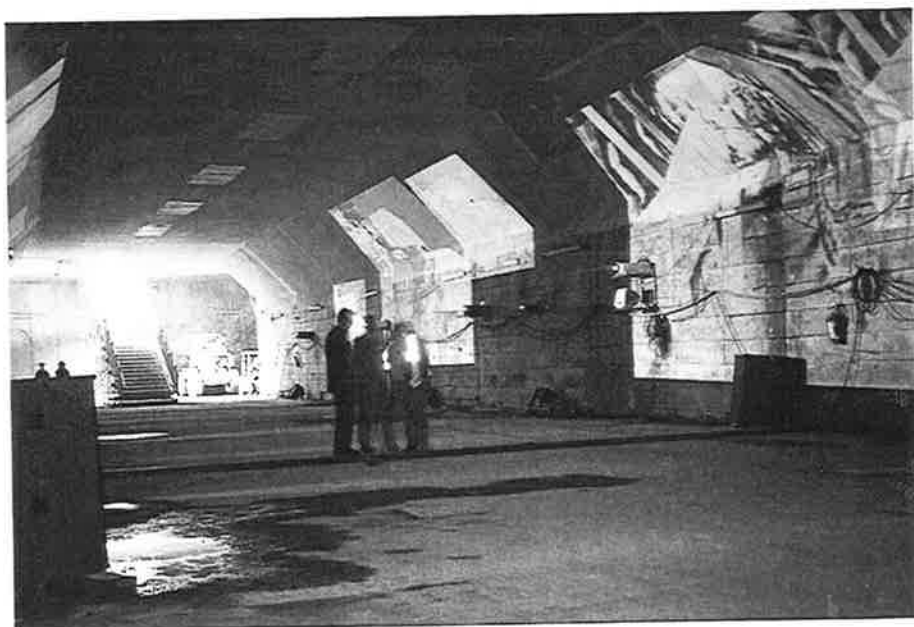
Lok 1186 duwt op 20 mei 2001 een Benelux-trein richting Brussel op lijn 12. Links ervan zien we goederenlijn 27A, waar men de voorbereidingen treft om het meest linkse spoor om te leiden over de in aanbouw zijnde HSL 4 uiterst links. Ondertussen is ook het andere spoor van lijn 27A reeds mee omgelegd. Als ook het linkse spoor van lijn 12 opschuift waar onze 1186 op rijdt, vervalt de huidige stopplaats Luchtbal, dat zich even verder situeert. Foto : Erik Heylen.



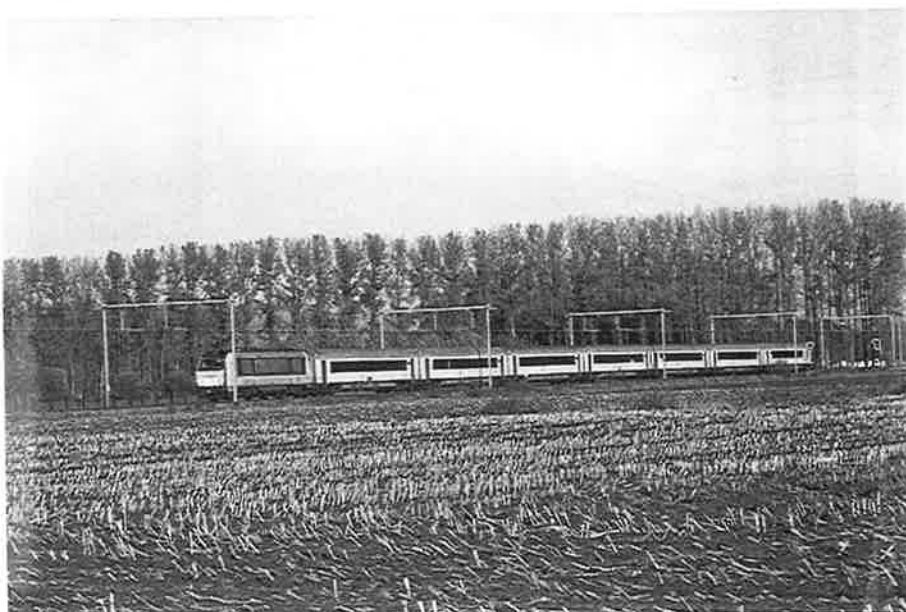
Tijdens de opendeurdagen te Antwerpen Noord, toont 5526 zich in zijn zoveelste proef-schildering. Het was de bedoeling om deze diesellok, die speciaal is voorbereid om op Nederlandse én Duitse sporen te rijden, een afwijkende kleurstelling en schildering mee te geven. De 5526 bezit zowel het Nederlandse ATB als het Duitse indusi, zodat zij geschikt is om goederentreinen over de te heractiveren 'IJzeren Rijn' te rijden richting Ruhrgebied. 9/9/2001. Foto : Erik Heylen.



Op 14 oktober 2001 laat het nieuwe dieselmotorstel 4125 zich te Hasselt opmerken. Er komt stilaan verbetering in de moeilijke inrijperiode van de reeks 41. Toch is de reiziger niet onverdeeld enthousiast over dit nieuwe materieel. Te smalle toegangsdeuren, nukkige airco's en motoren, ontbreken van rokersafdelingen en info-displays, de sobere afwerking en de onwaardige eerste klasse-afdeling, maakt dat deze motorstellen niet kunnen tippen aan de 111-rijtuigen of 'Deense neuzen'. De kortere rijtuigbakken en de 2 + 2 zitplaatsopstelling maken dat vijf gekoppelde stellen samen, nauwelijks voldoende capaciteit bieden op de dienst Antwerpen – Neerpelt tijdens de spitsuren. Foto : Erik Heylen.



Als afsluiter voor '75 jaar NMBS' kwamen 70 000 nieuwsgierigen een kijkje nemen onder de geklasseerde Antwerpse spoorwegkathedraal. We moeten toegeven dat vele mensen onder de indruk waren van deze gedurfde onderdoorgang, welke later zal gebruikt worden om treinen rechtstreeks richting 'noorden' te laten rijden. Muziek en een lichtshow waren de kers op de taart op deze eenzame diepte en maakte het lange wachten meer dan de moeite waard. 26/10/2001. Foto : Erik Heylen.



In de lage najaarszon rijdt 1354 in trek-duwformatie richting Gent. Hier passeert de combinatie Beervelde op lijn 59. De bedrijfszekerheid is na een lange en moeilijke inrijperiode aanzienlijk toegenomen. Voor de goederendiensten naar Luxemburg en Frankrijk zijn ze veelal in dubbeltractie op te merken. 10/11/2001. Foto : Erik Heylen.



Met de vertrouwde M2-rijtuigen aan de haak rijdt 6292 het station van Eeklo binnen op 11 november 2001. Na Hasselt – Mol, Antwerpen – Neerpelt en de Ardeense zijlijnen moet de reeks 41 ook hier stilaan voor aflossing zorgen. De reeks 62 is daardoor nu terug meer in de goederendienst waar te nemen, mede om het wegvallen van de reeks 51 te helpen ondervangen. Door de matige trekkracht rijden ze dan ook vaak in dubbeltractie. Foto : Erik Heylen.



## DE LIJN

### ALGEMEEN

#### • Een nieuwe baas

De Lijn heeft een nieuwe "grote baas". De uit Limburg afkomstige Mevr. Ingrid Lieten heeft de fakkel overgenomen van de Heer Van Wesemael. Wij wensen hem alvast een welverdiende rust toe en aan zijn opvolgster veel werkgenoeven bij De Lijn.

#### • Overzichtslijst

Van enkele lezers kwam het verzoek om een overzichtlijst te brengen van de autobussen die momenteel bij De Lijn in dienst zijn. We verwijzen hier naar RR 2000/3 blz. 16 en 17 die een volledig overzicht geeft sinds de oprichting van De Lijn. In RR 2001/1 blz.18 en RR 2001/4 blz.16 werd deze lijst vervolledigd met de nieuwe bestellingen en leveringen. Niet vermeld in deze lijsten zijn de drie Cito Mercedes 4165 - 4167 stadsbusjes van Kortrijk uit 2001. Ter info nogmaals vermelden dat men bij De Lijn is uitgegaan van de oude NMVB-nummering doorlopend van 2000 tot 5999. De ontbrekende reeksen zijn de autobussen die in 1990 bij de ontbinding van de NMVB naar de Waalse TEC zijn gegaan. Uitzondering hierop vormt dan de reeks 1001 - 1080, die van de Antwerpse MIVA afkomstig is. Momenteel worden de reeksen A120 (5796 - 5970) volop afgevoerd. Er zijn nog ongeveer 50 exemplaren in dienst, een getal dat de komende maanden snel zal slinken, daarna gevolgd door de 2000- en uit 1982 en 83.

#### • Tariefverlagingen bij De Lijn

Nog maar net was het nieuwe tarievenboekje van De Lijn in ja-

nuari 2002 verschenen, of er werden belangrijke wijzigingen aangekondigd voor het tweede halfjaar van 2002. Niet alleen worden de tarieven vereenvoudigd, bovendien zijn er prijsverlagingen.

Met de invoering van de Euro werd er meestal naar beneden afgerond. Met de vermindering van het aantal tarieven wenst De Lijn de soms ingewikkelde ticketverkoop op de rijtuigen te beperken om op die manier de reissnelheid op te drijven. Nadat de 65-plussers en de jongeren sinds 2001 een voordelige netkaart konden bekomen is er deze keer de invoering van een netabonnement voor de tussenliggende leeftijdsgroep (van 25 tot 59 jaar).

#### **Samengevat krijgen we volgende tarieven :**

netabonnement tot 25	
1 maand	19,30 Euro
3 maanden	53,20 Euro
1 jaar	149,90 Euro
netabonnement van 25 tot 59	
1 maand	24,50 Euro
3 maanden	67,60 Euro
1 jaar	190,30 Euro
netabonnement van 60 tot 64	
1 maand	21,60 Euro
3 maanden	59,40 Euro
1 jaar	167,20 Euro

Ter vergelijking : een jaarabonnement Antwerpen-stad kost nu 245,70 Euro (9912 Bfr) en dat wordt dus 190,30 Euro (7677 Bfr) of een besparing van 55,40 Euro (2235 Bfr) en daarenboven kan je het in heel Vlaanderen gebruiken. Het bedrijfsabonnement wordt vervangen door de 3W extra (wonen, werken en winkelen), die heeft dezelfde prijs als het netabonnement categorie van 25 tot 59 jaar.

De dagpas voor een stadsnet blijft

behouden en kost 3 Euro. De meerdaagse dagpas vervangt het weekabonnement. De toeristische kaarten aan de kust worden vervangen door de dagpas voor het net. Voor één dag betaal je 5 Euro, 3 dagen kosten 7,50 Euro en voor 7 dagen betaal je 10 Euro. Een dagpas voor een kind kost 1 Euro.

Men rekent voortaan maximaal zes zones aan voor een biljet of lijnkaart. Het groepsbiljet geldt voor 3 tot 40 reizigers. Het multi-biljet verdwijnt. Verder zijn er nog enkele specifieke wijzigingen voor de reductie-lijnkaarten en gebruik van het MIVB net door Vlaamse 65-plussers.

Specifiek voor Antwerpen is er dan nog het toevoegen van Zwijndrecht tot de stadszone. Hier speelt natuurlijk de indienststelling van de verlengde tramlijn 3 mee.

### ANTWERPEN

#### • Berchem station

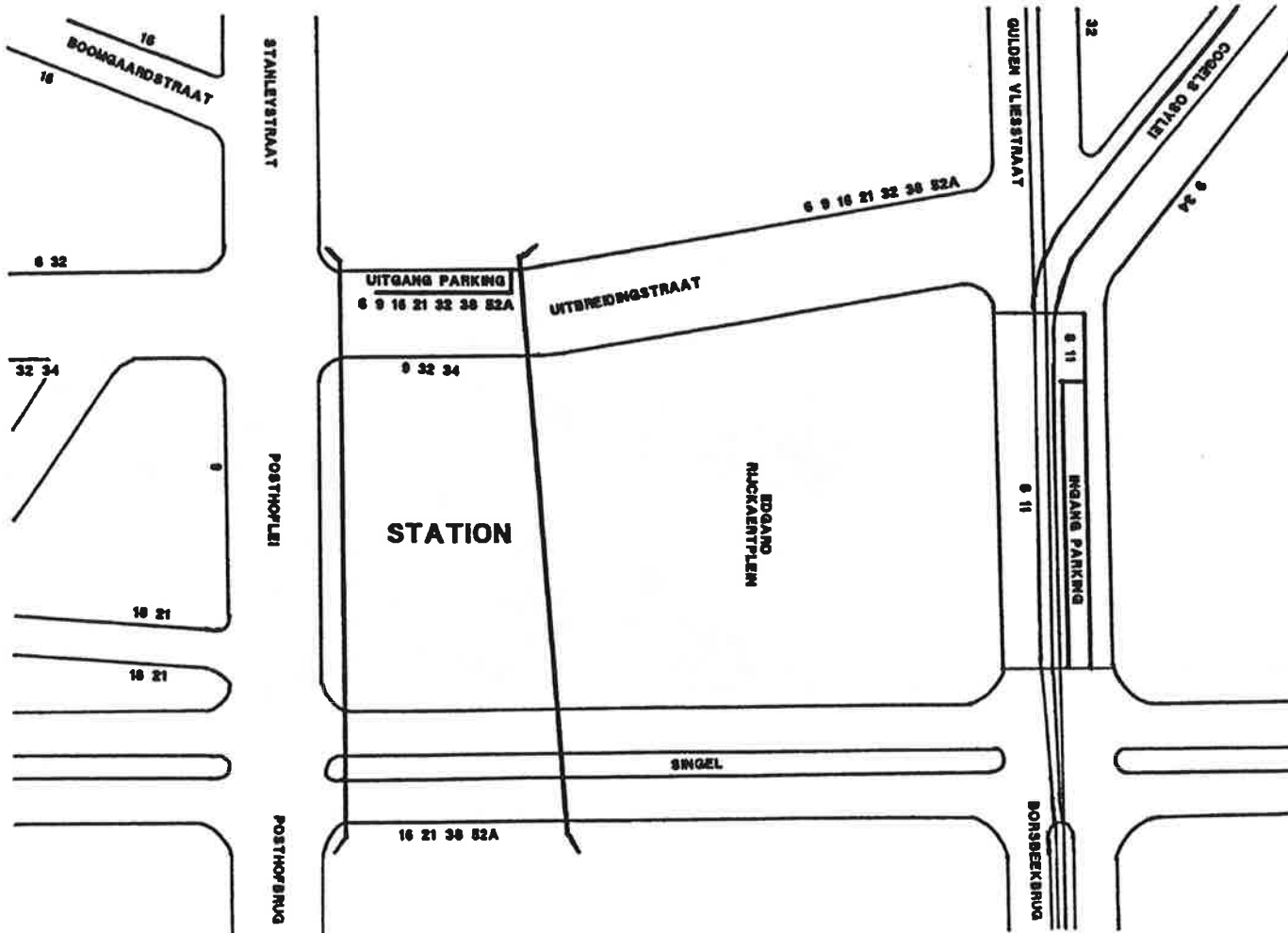
Sinds het najaar van 2001 werd er een parkeergarage in gebruik genomen onder het voorplein van het stationsgebouw. Alhoewel er bovengronds nog heel wat dient te worden afgewerkt, heeft De Lijn van de gelegenheid gebruik gemaakt om de tram- en autobushalten zoveel mogelijk te groeperen.

Jammer genoeg was het niet mogelijk om tramlijnen 8 en 11 dichter bij het station te brengen.

#### **Wat blijft er :**

Autobuslijnen 9, 18 en 6/34 behouden hun huidige reisweg. Ook tramlijnen 8 en 11 blijven dus ongewijzigd.

**Wat verandert er nu en later bij de definitieve inrichting van het plein :**



Plan : Luc Couscheir.

Autobuslijnen 16, 32 en 38 rijden in beide richtingen langs de Uitbreidingstraat. Voor lijnen 21 en 52A komt er later een terminus naast de tramhalte. Voorlopig (nog ongeveer één jaar) rijdt lijn 16 richting Mortsel nog langs de Singel. Ook de 21,38 en 52A volgen voorlopig nog de reisweg langs de Singel. Om de drukke lijn 32 langs het station te krijgen werd er van reisweg gewisseld met lijn 16. De 16 rijdt nu tussen Berchem en het centraal station langs het vroegere traject van lijn 32. De 32 rijdt via het vroegere 16-traject en de Gulden Vliesstraat en komt dan via de Uitbreidingstraat langs het station. Bij deze operatie werd de frequentie van lijn 16 op 15 minuten gebracht.

#### • Astridplein

Op het Koningin Astridplein is men volop bezig met de werken voor de HST. Vanaf het najaar was er geen doorgaand autoverkeer meer mogelijk van en naar de De Keyserlei. Ondertussen is het vroegere plantsoen ingenomen door bouwmaterialen en is de constructie van de HST-tunnel begonnen. Om ook voor het stationsgebouw te kunnen werken moeten de haltes van tramlijn 12 en de autobuslijnen

18, 31 en de 80er-groep naar het Waasland, verdwijnen. Van vrijdagavond 11 tot en met zondag 13 januari werden alle trams en autobussen van het plein verbannen. Lijn 12 werd tijdens die dagen afgeleid via lijnen 10 en 24 naar de Stenenbrug-keerlus, en beperkt

tussen Wim Saerensplein en het Sportpaleis. Voor het tussenliggende gedeelte konden de reizigers gebruik maken van lijn 3 via de premetro of buslijn 23. Vanaf maandag 14 januari rijdt lijn 12 via een korte lus, achter de toegang tot de premetro, richting Deurne. Voor



Sinds 1 januari 2002 komt buslijn 32 direct aan het station te Berchem. Foto : Luc Couscheir.

de autobuslijnen die tijdelijk naar de Rooseveltplaats verhuisden, werden de volgende dagen de nieuwe busperrons in orde gebracht. Eén opmerking : door de uitgestelde ingebruikname van de verlenging van lijn 3 naar Zwijndrecht en de daaraan gekoppelde beperking van de 80-groep is er tot 15 februari plaatsgebrek op het Astridplein. (foto)

#### • Reclametrans

- 7004 nieuwe reclametrans sinds 11 2001  
Netdays tot 1 2002  
VDAB 1 2002
- 7005 4 FM  
ex Tommy Hilfiger tot 12 2001
- 7009 Mumm Champagne  
ex De Efteling tot 11 2001
- 7014 tram buiten dienst  
ex Apollinaris tot 11 2001
- 7026 Proximus Diamond Games  
ex Van Gils tot 01 2002
- 7033 X Cider  
ex Internet Café tot 10 2001
- 7038 Mumm champagne  
ex Internet Café tot 11 2001
- 7045 Proximus Diamond Games  
ex Rodenbach tot 01 2002
- 7053 Club Méditerrané  
ex American Xpress tot 02 2002

#### ANTWERPEN EN OOST-VLAANDEREN

##### • “Het loopt gesmeerd” : Tramlijn 3 verlengd naar Zwijndrecht.

Reeds een vijftal jaren konden we de Rail Revue-lezer onderhouden met goed en minder goed nieuws over de uitbreiding van het Antwerpse tramnet richting Zwijndrecht.

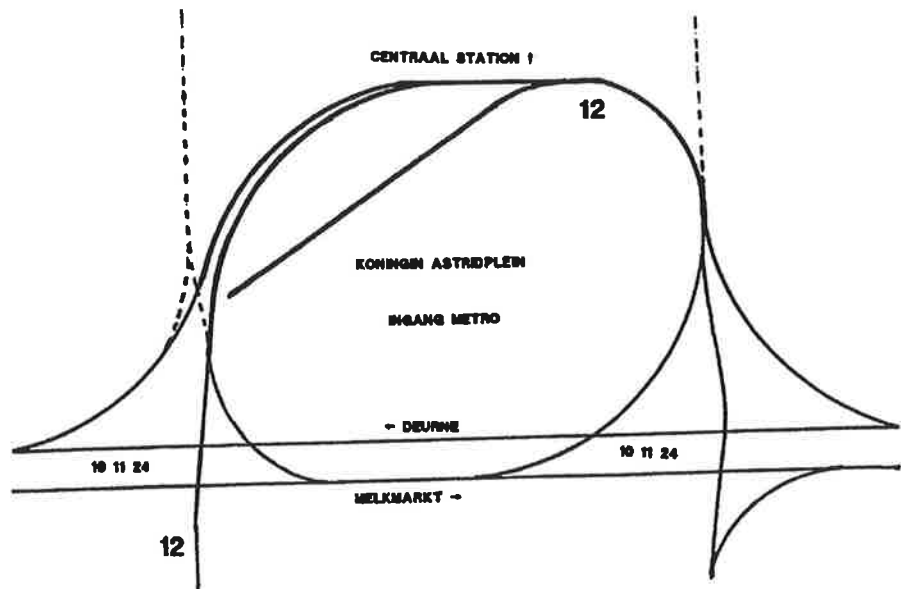
Voorafgaand aan de nu komende inhuldiging werd er op 23 januari 2002 een persconferentie gehouden in een feesttent, die symbolisch geplaatst was aan de terminus. Dit is pal op de grens van twee gemeentes, respectievelijk provincies, want de eindbestemming ligt eigenlijk in de deelgemeente Melsele, in Beveren, in de provincie Oost-Vlaanderen.

We citeren enkele gedeelten uit de toespraak gehouden door de Zwijndrechtse burgemeester Minnebo, die — nog eens — de historie van het project schetste.

-1987 : Eerste voorstel tot herinrichting van de N70, de gewestweg Antwerpen-Gent.

-1996 : Goedkeuring van het project en gesprekken met De Lijn om tegelijkertijd ook de tramverlenging te realiseren.

-1998 : In juni werden de werken opgestart, die normaal beëindigd moesten zijn in december 1999. Maar het draaide enigszins anders uit. De eerste grote boosdoener was de natte herfst van 1998. Nadien bleek vooral “het



Plan : Luc Couscheir.



Op 12 januari 2002 had lijn 12 wegens werken op het Koningin Astridplein zijn terminus in de Engelselei. Foto : Luc Couscheir.



De noeste werkers in volle actie. Let even op de ligging van de sporen. Koningin Astridplein 12 januari 2002. Foto : Luc Couscheir.

huwelijk tussen tramlijn en klinke-  
kers” ook niet zo gelukkig. Na  
diverse herstellingen ging de  
hele bestrating eruit en werd ze  
vervangen door een beton-  
verharding. Kort voor de  
indienststelling werd de N70 nog  
eens opgelegd, dit tot groot  
ongenoegen van inwoners en  
handelaars.

Van het op 37 miljoen euro (1,5  
miljard BEF) geraamde project  
nam de gemeente 10% voor haar  
rekening. De burgemeester ging  
hierna in op de leefbaarheid in zijn  
gemeente en de mobiliteit. Er komt  
na ruim 40 jaar terug een volwaar-  
dige autobusverbinding met zijn  
deelgemeente Burcht.

Daarna werd door Mevr. Ingrid  
Lieten, de kersverse directeur-ge-  
neraal van De Lijn, de voorzitter  
van de Raad van bestuur van De  
Lijn en door de directeurs van De  
Lijn Antwerpen en Oost-Vlaand-  
ren, het nieuwe exploitatiemodel  
voor het Waasland en Antwerpen-  
Linkeroever voorgesteld.

#### Het model heeft twee belangrijke doelen:

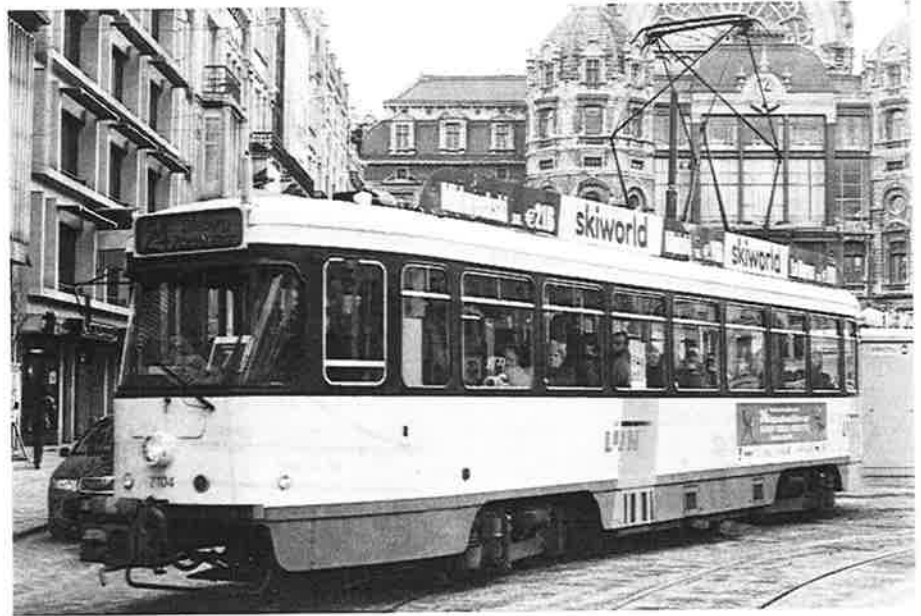
- 1) Een snelle tramverbinding met Antwerpen, met een fundamentele verandering in het verplaatsingspatroon.
- 2) Een vernieuwing van het busnet aansluitend op deze tramlijn.

De beide entiteiten van De Lijn werkten nauw samen in het voorafgaand onderzoek naar de verplaatsingsstromen. De gehouden enquête kende een goede respons, van de 48138 verspreide formulieren keerden er 15187 (32%) terug naar De Lijn. Er werden ook uitgebreide tellingen gehouden op de voertuigen en er was een bevraging van de chauffeurs en controleurs van De Lijn.

De kredieten voor de verlenging en het nieuwe netmanagement kwamen uit de begroting van minister Stevaert.

Daarna stelde mevrouw Lieten het nieuwe exploitatiemodel voor.

- Het eindpunt van de Waaslandlijnen 80 en 90-ers en Linkeroever wordt het Frederik Van Eedenplein i.p.v. de Rooseveltplaats / Centraal station.
- Eén nieuwe stadslijn 36, Linkeroever - Rooseveltplaats. Deze vervangt de 80 en 90-ers die vroeger op Linkeroever een rondrit maakten alvorens via de Waaslandtunnel naar Antwerpen centrum te rijden. Dit is geen echt nieuwe lijn, maar een terug-



Op 25 januari 2002 keert de 7104 terug richting Silsburg. Koningin Astridplein 25 januari 2002. Foto : Luc Couscheir.

keer naar de toestand van voor de ingebruikname van de premetro. Het verwachte resultaat is een grotere betrouwbaarheid en stiptheid. Dit door het loskoppelen van de exploitatie in het Waasland en de concrete afspraken met de politie om de autobussen door de Waaslandtunnel te loodsen. Deze stadslijn 36 zou ook een betrouwbare aan- en afvoerlijn naar de premetro moeten worden. De verbinding met de omgeving van het Sint-Jansplein blijft behouden. De frequentie is 10' in de spits en 15' in de daluren.

- Nieuwe verbindingen en verhoging van het aanbod in het Waasland. Er is nu een rechtstreekse tram naar Zwijndrecht en elke 15' is er een busverbinding met Burcht. De 80-ers rijden in een 15' frequentie richting Beveren. De 90-ers rijden in een 20' frequentie richting Temse, ook is er een bijkomende sneldienst Temse-Rooseveltplaats. Lijn 87 doet de nieuwe verbinding Linkeroever-Burcht-Zwijndrecht. Lijn 88 zorgt voor de verbinding met Kallo-Kieldrecht-Doel.
- Verhoging tramaanbod verbinding Linkeroever - Rechteroever. Het aanbod op de drie tramlijnen 2,3 en 15 wordt verhoogd. De lijnen 2 en 15 gaan in de spits om de 7,5' rijden. Tramlijn 3 rijdt verder naar Zwijndrecht, in de spits zelfs om de 6 min.

De nieuwe tramlijn is voorzien aan de haltes met het infosysteem dat de wachttijd aangeeft.

Ook aan de tarieven is gesleuteld. Zwijndrecht valt nu in het stadstarief en er is één zone minder in de relatie tussen het Waasland en Antwerpen.

Een uitgebreide communicatiecampagne werd opgezet onder de titel "Het loopt gesmeerd tussen het Waasland en Antwerpen".

#### Inzet materieel en personeel :

Voor het Waasland blijft de inzet nagenoeg gelijk. De ingebruikname van de nieuwe lijnen wordt gecompenseerd door de inkorting van de lijnen tot het Frederik Van Eedenplein busstation, met zijn 4 perons.

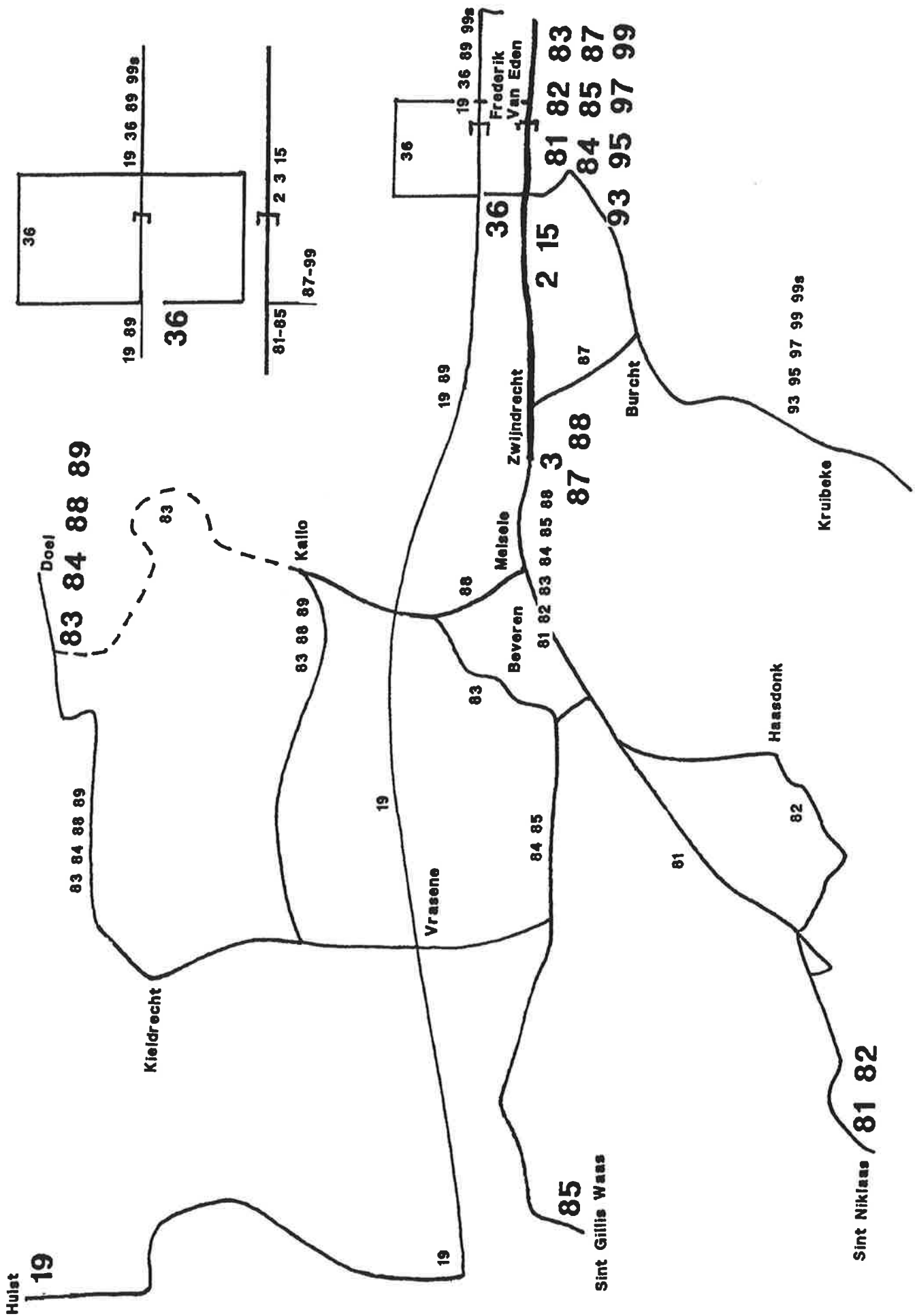
Er komen wel 6 autobussen bij voor lijn 36.

Wat de tramexploitatie betreft, heeft men behoefte aan 17 PCC-eenheden of 8,5 Hermelijnen. Om dit alles aan het rijden te krijgen zijn er 49 nieuwe chauffeurs nodig.

#### WEST-VLAANDEREN

##### • Werken aan kustlijn

In Oostende zijn er momenteel belangrijke werken gaande aan het tracé van de kustlijn. Tussen de bruggen over het Vlotdok en deze over het kanaal Gent-Oostende wordt de Slijkenssteenweg verlaten. Het nieuwe spoor komt naast het Vlotdok. Dit kadert in een sanering van het havengebied en de ingebruikname van een nieuwe ringweg aan de zuidzijde van de stad. Het is de bedoeling om het centrum en de omgeving van het station van het doorgaande autoverkeer te ontlasten.



Netplan van de buslijnen Waasland. Plan : Luc Couscheir.

## Verenigingsnieuws

### 1. MAANDELIJKSE PROJECTIEAVONDEN

**Antwerpen** (20.00 uur in "de Nieuwe Zurenborger", Dageraadplaats 4)

22 februari 2002 : **Van Irkutsk tot Vladivostok** (Luc Koenot). Als sluitstuk van de reeks over de Russische trambedrijven bezoeken we vandaag Oost-Siberië, een gebied waar een eeuw geleden nog nauwelijks beschaving aanwezig was. Door de komst van de transsib, de bouw door Stalin van nieuwe steden en de deportatie van vele Russen, ontstonden naast enkele oeroude steden ook verscheidene zuiver communistische centra. Veel van deze steden leven nog in de sfeer van het communisme ook al zijn de invloeden vanuit het westen en vooral vanuit het nabijgelegen Japan, zeker merkbaar.

We bezoeken vandaag de acht steden waar trams rijden en ontdekken hierbij tevens de steden en de omgeving.

Ook de transsiberische spoorlijn en de nog noordelijker gelegen BAM-lijn (Baikal-Amoer-Magistraal) komen aan bod. Aan het eind van de rit komen we aan in Vladivostok, het eindpunt van de transsib.

**Opgelet : de programma's van 22 februari en 22 maart zijn omgewisseld!**

22 maart 2002 : **NMBS, uit de oude doos** (Louis Bervoets). Beelden uit de periode 1962-1965 (misschien een beetje vergeeld ...), in de buurt van Antwerpen Dam, Haine-Saint-Pierre en elders.

26 april 2002 : **Trambeelden van 30 jaar geleden** (Johan Tijssens). Beelden van de laatste "rondrazende" Antwerpse tweeassers, omgeven door een decor van premetrowerven, ondergedompeld in het Antwerps geel, eens de hoofdkleur van alle tramrijtuigen. We bezoeken vervolgens de stad Gent. Ook daar was een totale machtsovername op til door de fel gekleurde PCC als blikvanger. Als

laatste nog een vlugge uitstap naar het Brussels stadsnet, het laatste groots trolleybolwerk in Europa. Wij wensen jullie een prettige reis in het gele tramverleden!

24 mei 2002 : **Verkehrsverbund Rhein-Sieg** (Dirk Arretz). Al sporend rond Keulen en Bonn wordt in deze reeks de veelzijdigheid van de VRS belicht en wordt een ruim beeld gegeven over dit verstedelijkt gebied. Het zuidelijkste punt van de VRS is in Gerolstein gelegen, enkele tientallen kilometer van het drielandpunt Duitsland-België-Luxemburg, 112 km van Köln Hbf. De spoorlijnen overschrijden de bondslandgrens van Nordrhein-Westfalen en Rheinland-Pfalz met zijn wijngaarden. In het westen rijkt het gebied tot Düren, in het Oosten tot Au/Sieg en Gümmersbach. De Sieg is de rivier die van Siegen naar de Rijn stroomt, en daar in uitmondt tussen Keulen en Bonn. De reeks handelt in mindere mate over de interstedelijke tramlijnen, die trouwens in de treingids vermeld staan, maar voornamelijk over de spoorwegen : stoom, diesel, elektrisch, museum, locwerkplaatsen, bossen, steden, bergen, rivieren, wijngaarden, ... dat is de VRS.

**Brussel** (20.00 uur, vergaderzaal Anneessens, ingang Fontainas-plein)

8 maart 2002 : **Spoorwegen in onze Oostkantons, 1980 tot heden** (Luc De Coster)

12 april 2002 : **Trams in Frankrijk** (Alain De Prins). Overzicht van de nieuwe tramlijnen die de laatste 15 jaar werden opgericht in Frankrijk.

10 mei 2002 : **De Köln-Bonner Eisenbahn** (Luc De Coster). Dia's van begin 80-er jaren toen de KBE-lijnen werden opgenomen in de tramnetten van Keulen en Bonn.

14 juni 2002 : **Fotokijkavond.**

**Brugge** (De Londres, 't Zand 15b, Brugge)

Elke eerste zaterdag van de maand om 14.00 uur bijeen-

komst in gezamenlijk initiatief van TTO-Noordzee, NVBS/Vlaanderen en Vebov.

### 2. LIDGELD 2002

Wie zijn lidgeld tijdig betaalde ontvangt samen met deze Rail-Revue 2002/1 zijn lidkaart voor 2002. Wie op het ogenblik van verzenden nog niet betaald heeft ontvangt dit verenigingsnieuws per aparte post en wordt verzocht zich alsnog in regel te stellen; uw Rail-Revue 02/1 wordt dan samen verstuurd met 02/2. Voor de bijkomende kosten vragen wij u 1 Euro extra te betalen.

### 3. JAARVERGADERING 2002

De jaarvergadering 2002 vindt plaats op 16 maart in Leuven, om 10.00 uur; in het directiegebouw van DE LIJN, Martelarenplein. Toegang via de hoofdingang.

Voor de agenda : zie Rail-Revue 01/4. Ter herinnering : er zijn twee functies vacant. Kandidaturen dienen schriftelijk ingediend te worden bij het bestuur.

Ter gelegenheid van de algemene ledenvergadering wordt in de namiddag een uitstap georganiseerd naar de TGV-werken in de omgeving van Leuven, programma : zie punt 4.1.

### 4. UITSTAP

**16 maart 2002** : De TGV-werken in de omgeving van Leuven - uitstap ingericht ter gelegenheid van de algemene ledenvergadering, maar iedereen mag hieraan meedoen.

- 13.30 : vertrek met autobus aan het hoofdegebouw van De Lijn.

- bezoek aan de werken, waarbij onze gids zal bekijken wat het meest interessant is en voldoende toegankelijk.

- 17.00 ... 17.30 : terugkeer.

- deelnameprijs : 12,5 Euro (ter plaatse te betalen); 10 Euro voor Vebov-leden en hun familieleden; 7,5 Euro voor leden die de ledenvergadering hebben bijgewoond.

### 5. MEDEDELINGEN

#### 1.1 TTA

We hadden gepland om een uitstap te organiseren naar de TTA en de stelplaats van Burdinne, maar dit is afgemeld. Voor de geïnteresseerden is het toch

wellicht goed om weten dat de site Burdinne (oude NMVB-stelplaats, gedeeltelijk in gebruik door de TTA voor stockage van materieel) voor het publiek zal toegankelijk zijn tijdens de Waalse Open Monumentendag in september. De rijvaardige ART.50 (ex Mol) zal dan ook korte ritjes doen op de sporen voor de loodsen.

### 1.2 TTO

Begin mei organiseren de gebroeders Ryckaert, van onze collega's van TTO-Noordzee vzw, speciale tramritten op het kustnet :

- op zaterdag 4 mei met het Standaard-motorrijtuig 9985 (inschrijvingen reeds volzet !),
- op zondag 5 mei met type SE-motorrijtuig 9093
- op zaterdag 11 mei 2002 met type S-motorrijtuig 9123.

Vertrek vanuit de stelplaats van De Lijn te Knokke telkens om 10h30. Tijdens de heenreis naar Adinkerke zijn er een beperkt aantal fotostops voorzien. Aankomst te De Panne-Station omstreeks 14h00. Vertrek terug om 15h00 met aankomst in Knokke omstreeks 17h30.

In Knokke zal al het tram-

materieel van TTO-Noordzee buiten de tramloods worden tentoongesteld. Prijs per rit : 12,4 Euro. Tijdens de rit kan men ook belegde broodjes verkrijgen aan 0,62 euro/stuk. Inschrijven kan door overschrijving van het volledige bedrag op rekening nr. 290-0260939-30 van Achiël Rijckaert met vermelding van de datum van de rit (5 of 11 mei) en het gewenste aantal en soort broodjes (kaas / hesp / préparé).

Info : Achiël Rijckaert, Bouwmeesterstraat 76, 9040 St-Amandsberg, tel. 09/228 56 49.

## Lezersforum

### Geachte Heer,

Als abonné van Rail-Revue lees ik ook met genoegen de diverse berichten. In het laatste nummer 4 van 2001 trof ik echter een ernstige fout aan inzake het vernieuwde tramnet in Brussel, zowel in de tekst als in de overigens zeer duidelijke plan-illustratie, n.l. betreffende de nieuwe lijn 97. Volgens de tekst en kaart zou deze lijn een versterking van lijn 92 moeten worden, maar dat is niet het geval: lijn 97 zal immers het zuidelijke deel van de op te heffen lijn 18 moeten vervangen, maar

op een veel betere wijze. De vreemde omweg van lijn 18 tussen Zuid via Barreel naar Wielemans Ceuppens vervalst en wordt vervangen door een variant van het vroeger zo belangrijke zuidelijke traject van lijn 19. Kortom de route van lijn 97 zal luiden : Ste Maria-Louiza-Paul Janson-Barreel-Wiel.Ceuppens-Vorst-Ukkel-Dieweg. U zult dit ongetwijfeld ook wel van anderen vernemen en zult dit wel in het volgende nummer corrigeren.

Met vriendelijke groeten,  
Maurits van Witsen

*Wij zijn verheugd met Uw reactie op ons artikel over een vernieuwd tramnet te Brussel. U heeft inderdaad gelijk. We hadden de nieuwe lijn 97 een beetje teveel rechtgetrokken en alzo de omweg via de Bareel van Sint Gillis, Wielemans Ceuppens en Vorst over het hoofd gezien. Zoals wij hem getekend hadden zou het inderdaad een verkorte 92 geworden zijn. We zullen hierover zeker bij realisatie zeker nog op terugkomen.*

*Luc Couscheir*



*Zo zag op 25 januari 2002 de bouwwerf er uit. Er kan nu gestart worden met de constructie van de perrons kant Pelikaanstraat. Foto : Luc Couscheir.*



*VVM pachter Cannaerts heeft een groot aantal tweedehands autobussen in dienst genomen. Hier de 159 voorheen TEC Liège 301. Mechelen 13 augustus 2001. Foto : Luc Couscheir.*