



# RAIL-REVUE

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

Vijfentwintigste jaar – Nr. 1

Januari – Februari - Maart 2010

ISSN 0773-0713

Afgiftekantoor: Wilrijk 1

P208887



**COLOFON**

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

**Verantwoordelijk uitgever:** Alain Janmart, Archimedeslaan 1 bus 3, 2650 Edegem  
**Secretariaat:** Jan Vandecandelaere  
**Redactie, vaste medewerkers:** Eddy Cassiers, Luc Couscheir, Erik Heylen, Alain Janmart  
**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 verantwoordelijke uitgever of per e-mail: [info@vebov.be](mailto:info@vebov.be)

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

Voor de toevallige lezer van 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 2010:** België 20 €, andere landen 23 €

Bedrag over te maken op rekening van Bank van de Post 000-0466768-04 ten name van VeBOV v.z.w., Archimedeslaan 1, bus 3 te 2650 Edegem.

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

**INHOUD VAN DIT NUMMER**

Colofon	2
Verenigingsnieuws	3
Lezersreactie's	4
Herinneringen aan de AR's van de buurtspoorwegen	4
Rail-actueel - NMBS	8
De Lijn Algemeen	11
De Lijn Antwerpen	11
De Lijn Limburg Spartacusplan	16
TEC	16
MIVB Afscheid van de vierassige PCC's 7000-en	17
De lucht is tenminste groen	20
Mededelingen	23

**Werkten mee aan dit nummer:**

Raf Bonte  
 Eddy Cassiers  
 Walter Ceulemans  
 Jacques Cohn  
 Luc Couscheir  
 Erik Heylen  
 Bob Morren  
 Noël Suys  
 Igor Willems

Afsluitdatum voor redactionele bijdragen volgend nummer: **15 mei 2010**

**uw complete printservice**

kleur & zwart/wit prints  
 laser & inkjet  
 foliedruk (metaal)  
 grootformaat  
 naamkaartjes  
 boekjes  
 enveloppen  
 planafdruk  
 stempels  
 inbinden  
 lay-out  
 buttons  
 snijden & biegen  
 plastificeren  
 textielbedrukking  
 nieten en plooiën  
 enz.

**XPO**

## VERENIGINGSNIEUWS

### 2010

Is 2010 nu het einde van het eerste, of het eerste jaar van het tweede decennium van de 21<sup>e</sup> eeuw? Voor ons maakt het niet erg veel uit. Het voornaamste is dat al onze leden een gezond en voorspoedig jaar voor zich hebben. In de eerste plaats op het persoonlijk en familiaal vlak. Hetzelfde is natuurlijk ook van toepassing op uw vrije tijd en ontspanning en in het bijzonder op ons aller interesse: het openbaar vervoer in België en (ruime) omgeving. Het bestuur van VeBOV wenst hierbij al die mensen te bedanken die ons weerom hun vertrouwen schonken. Dit is voor ons een stimulans om er -na inmiddels meer dan dertig jaar- mee verder te doen. In de loop van deze 25<sup>e</sup> jaargang verschijnt alvast het 100<sup>e</sup> nummer van Rail-Revue. Ook onze lidgelden blijven onveranderd. Het bestuur en de bescheiden ploeg van VeBOV / Rail-Revue wenst u ook in 2010 nog veel leesplezier of deelname aan één van onze activiteiten toe.

### Lidkaarten 2010

De stroken voor de lidkaarten 2010 werden verstuurd. Gelieve deze strook op uw lidkaart te willen kleven en tevens na te kijken of uw persoonsgegevens en adres correct zijn weergegeven. Let ook op mogelijke schrijffouten. In voorkomend geval kan u voor verbetering terecht op ons secretariaat. Ook met een adreswijziging kan u daar terecht. Gelieve in alle briefwisseling (ook e-mail) met VeBOV steeds uw lidnummer te vermelden. Van de gelegenheid willen we u vragen om de lidkaart bij de hand te houden ter gelegenheid van een VeBOV-activiteit. Het maakt het eenvoudiger om de deelname bij uitstappen enz. te kunnen controleren. Met dank bij voorbaat vanwege uw bestuur.

### Agenda

175 jaar spoorwegen in België:

- woensdag 5 mei protocollaire rit
- zaterdag 8 mei publieksevenement in Schaarbeek
- zaterdag 1 mei en zondag 2 mei: 25 jaar Stoomcentrum Maldegem met Stoomfestival
- zaterdag 22 en zondag 23 mei internationaal Stoomfestival, Stoomgroep Turnhout
- zaterdag 21 en zondag 22 augustus Railfeest in Stoomcentrum Maldegem.

125 jaar Kustram:

- van 12 juni tot 14 november 2010: tentoonstelling in de Venetiaanse Gaanderijen in Oostende "Tram in zicht".
- zaterdag 12 juni 2010: historische Tramparade waarin 30 historische locomotieven, motor- en bijwagens defileren, organisatie De Lijn.
- weekends juli en augustus (uitgezonderd 7 en 8 augustus wegens Trammelant te De Haan): tentoonstelling van een stoomlocomotief en tramstellen uit de beginperiode van de Kustram in de oude stelplaats van De Panne (Loskaai 15 te 8660 De Panne), organisatie TTO Noordzee.

### Maandelijks bijeenkomsten

Steeds de 4<sup>e</sup> vrijdag (en niet de laatste) van de maand in zaal "Paroza", Bacchuslaan 67 te 2600 Berchem.

- 26 maart 2010 Jaaroverzicht 2009 door Eddy Goens  
 23 april 2010 Variabeelden door Herman & Noël Suys  
 28 mei 2010 Treinen gedurende de jaren '60 in België door Louis Bervoets  
 25 juni 2010 Gevarieerde beelden van 2009 door Ronny Van Hée (deel 2)

In juli en augustus zijn er geen voordrachten, maar niets mag u er van weerhouden tot een gezellige babbel met vrienden.

### Uitstap

#### Afscheid aan het dorp Doel op zaterdag 10 april 2010.

Velen kennen de Antwerpse haven, maar beseffen niet altijd dat zij groeide door het afbreken van dorpen zoals Oosterweel (wel bekend van de nu al stilaan beruchte nog te realiseren verbinding). Op de linker Scheldeoever ligt het al jaren tot verdwijnen gedoemde dorpje Doel. Hier eindigen voorlopig nog buslijnen vanuit Antwerpen en Sint-Niklaas. De vzw Nostalbus richt op zaterdag 10 april 2010 met haar eigen Van Hool A120 bus 2621 32 een retrorit in. Deze autobus startte haar carrière in deze streek. Op deze rit doet zij ook nog andere Waaslandse polderlijnen aan langs dorpen, stad, velden en industriegebieden. Bovendien beloven de organisatoren nog een tweetal verrassingen die unieke foto's zullen opleveren!

Het vertrek heeft plaats aan het trein- en busstation van Sint-Niklaas omstreeks 10u10. Er is eetgelegenheid in Doel aan de oever van de Schelde. Einde van de rit is voorzien omstreeks 18u00 in Sint-Niklaas.

Belangstellenden melden zich aan: schriftelijk bij Sven Deboeck, Gentssteenweg 191 te 9990 Maldegem of via e-mail [sven.deboeck@skynet.be](mailto:sven.deboeck@skynet.be) en vermelden respectievelijk "warm eten / sandwich / geen maaltijd". De rit zelf kost slechts 15 €, liefst op voorhand te storten op rekening 063-4819071-49 met vermelding "Rit Doel".

#### Rit met A308 en Communo autobussen in regio Mechelen

Nu De Lijn moet besparen en onder andere autobussen wat langer in dienst houdt, wordt deze rit verplaatst naar later.

#### Antwerpse kopborden en lijnfilms in reproductie

De vereniging GOV-Geïnteresseerden Openbaar Vervoer heeft de voorbije jaren zelfklevende reproducties in vierkleurendruk (formaat 100x40 mm) van kopborden en lijnfilms van de Antwerpse tram- en buslijnen uitgegeven. Er zijn al 21 reeksen beschikbaar. Voor onze talrijke nieuwe en jonge leden zijn dit wellicht nog onbekende verzamelstukjes. Voor info: contacteer Dhr. Van De Weyer op 03/828.91.24.

#### Ongeval Buizingen 9 februari 2010

Het bestuur van VeBOV wenst zijn medeleven te betuigen aan al de familie en vrienden van de slachtoffers van het ernstige treinongeval. Naast de getroffen reizigers willen we even stilstaan bij de spoormannen. Velen onder ons kennen de NMBS niet enkel als hobby, maar onder onze leden en medewerkers tellen we ook verschillende NMBS mensen. Aan allen wensen we veel sterkte toe in deze moeilijke tijd. Het bestuur en voorzitter van VeBOV.

#### Foto voorpagina:

VA 7386 in de Dascottelei tijdens de VeBOV-rit van 12 december 2009. Foto Luc Couscheir.

#### Foto achterpagina bovenaan:

MIVB 4002 op lijn 3 aan de terminus Esplanade. De tram werd gefotografeerd door Raf Bonte op 6 januari 2010.

#### Foto achterpagina onderaan:

Autobus Liégeois (9051)03 in Sendrogne tijdens een speciale rit op 3 oktober 2009 en gefotografeerd door Walter Ceulemans. Deze Van Hool Leyland LERT is van juli 1972.

**LEZERSREACTIE** Gentse 3-assers

Er kwam ook nog een reactie binnen in verband met de foto's van de Gentse 3-assers, verschenen in RR 2009/2. Robert Morren schrijft ons het volgende:

Wat foto 5 betreft, een motorwagen op lijn 1 die naar het Rabot en verder rijdt (ook al verbeterd in vorige RR), daar is het gebouw **niet** het Geraard Duivelsteen maar **wel** het Vleeshuis met het kleine cafeetje het "Galgenhuisje". Het Duivelsteen lag ook op lijn 1 maar dan tussen Sint-Baafs en het Zuid. Ik ben wel geen Gentenaar maar een pint pakken in dat Galgenhuisje, terwijl luisteren naar het gedender van de 3-assers over die brug en de geweldige Gentse trams op lijnen 1 en 4 zien voorbijrijden... 't was daar voor een Antwerpenaar een beetje paradijs...

Foto 6 is inderdaad de terminus te Mariakerke. De lijnfilm staat al op Gentbrugge gedraaid maar dat werd door de trammannen overal wat op voorhand gedaan.

De foto op deze bladzijde kon vorige keer omwille van plaatsgebrek niet gepubliceerd worden. We willen ze u evenwel niet onthouden.

*Op een aftakking, ergens langs de dubbelsporige hoofdlijn van de Brussel – Tervuren, zien we dit frontaanzicht van een afgestelde motorwagen.*

*De foto van Jacques Cohn © werd gemaakt in februari 1959.*

**LEZERSREACTIE** Brussel – Tervuren

In verband met het in vorig nummer verschenen artikel kregen we een reactie van de Nederlandse spoorvriend Maurits van Witsen. We laten hem hier aan het woord, het is een waardevolle aanvulling, die we u niet willen onthouden:

De fotoherdenking van de lijn Brussel – Tervuren die een halve eeuw verdwenen is, was zeer op zijn plaats. De tekst over de historie is echter voor de onbekende lezer wat verwarrend, want het lijkt er op alsof is bedoeld dat deze lijn pas in 1931 is in dienst gesteld. Niets is minder waar.

Het gaat hier wel degelijk om een echte spoorlijn en zeker geen metro. Hij bestond reeds vele jaren voordien, namelijk vanaf 1882 als zijtak van de hoofdlijn 161 Brussel – Namen. De zijlijn Watermaal – Tervuren heette lijn 160 en liep oorspronkelijk naar Tervuren dorp. In 1897 werd hij herlegd naar het Museum voor Midden-Afrika.

In 1925 werd de lijn Brussel – Tervuren hernoemd in een apart regime met het doel de lijn op te waarderen door middel van elektrificatie. Voordien was het verkeer zeer mager; mijn spoorboeken uit 1922 en '26 vermelden slechts 4 à 5 treinen per dag v.v., ritduur gemiddeld 28 min. vanaf Leopoldswijk. In 1931 was de lijn geëlektrificeerd, inclusief een eigen spoor vanaf de Leopoldswijk tot Watermaal, de voltage bedroeg de voor België ongebruikelijke 1500 Volt. De frequentie werd flink opgevoerd tot gemiddeld een half-uudienst, de rijtijd werd teruggebracht tot 23 min. Behoudens tijdens de oorlogsjaren is het vervoer helaas altijd veel te laag geweest voor een ook maar enigszins rendabele uitbating. De lijn liep niet door de bebouwing en vooral het eindpunt Leopoldswijk was in die tijd niet gunstig gelegen. Maar ongetwijfeld had hij in deze tijd als onderdeel van een RER-net (GEN-net) een nuttige functie kunnen vervullen.

**Herinneringen aan de buurtspoorwegen AR's**

© foto's en tekst: Jacques Cohn

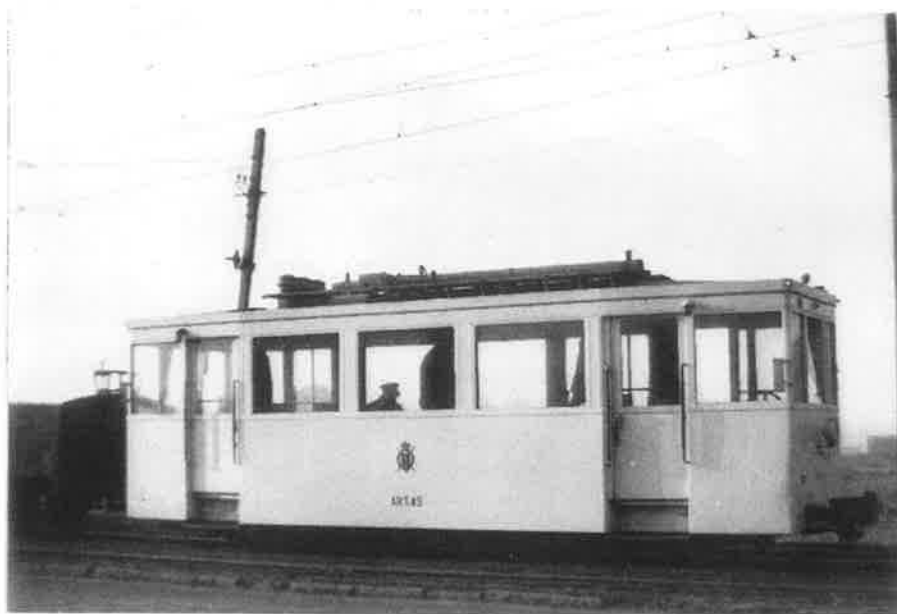
Mijn eerste kennismaking met een AR van de buurtspoorwegen dateert van 1934 (ik was toen 7 jaar oud, maar reeds een kenner van het Antwerpse tramgebeuren, hetwelke ik in kleine notaboekjes optekende). Ik was toen al enkele malen naar de NMVB-stoomtram gaan kijken, die van het station Zurenborg naar Oostmalle en Turnhout vertrok, meestal met een HL van de reeks 700 (ex spoor van 1067mm breedte). Enkele keren was ik zelfs tot Wijnegem meegereden (ik kreeg toen 5 Fr. zakgeld per week) en kwam dan met een wagen van lijn S (Schilde) terug. Wat een avontuur!

Ja, op die dag stond, in plaats van de stoomtram, een glanzende AR. 41 te wachten voor de bijwagens 672 en 675. Tijdens de volgende weken noteerde ik in totaal 5 AR's, namelijk de 40 en 41 (nog met enkel de normale buurtspoorwegkoppelingen en trekwerk), verder de AR. 43, 44 en 45, de bijwagens 77, 78, 88 en de reeks 671 – 680. Deze vernieuwde, in het crème geschilderde bakken waren van drie brede ramen voorzien. De HL's hadden het trekken van de "welriekende" beertreinen naar de beruchte putten (vestinggrachten) overgenomen.

Ik heb de AR. 40 en 41 na de oorlog, rond 1950, op de lijnen rond Oostmalle en Turnhout teruggezien. Ze reden meestal op Turnhout – Mol en op de lijnen rond Westerlo. Na hun verbouwing tot ART, eveneens begin van de jaren '50, kwamen ze terecht op het viersporige baanvak tussen Molstation en de zandgroeven langs de vaart, als trekker van de zware normaalsporige zandtreinen, waarvan er al enkele jaren geleden foto's in Rail-Revue zijn verschenen.

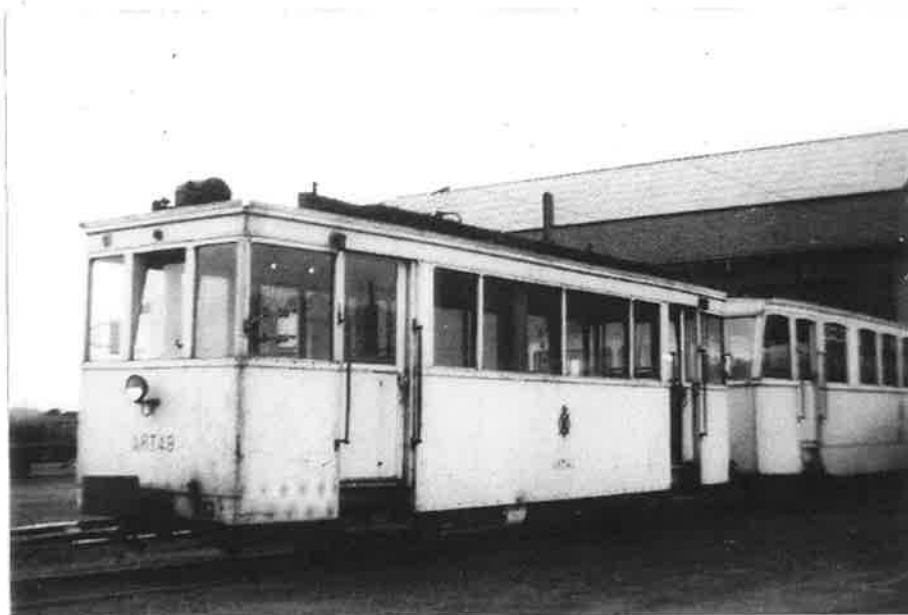
## Herinneringen aan de AR's van de buurtspoorwegen

© foto's en tekst Jacques Cohn  
(zie ook de begeleidende tekst op de vorige bladzijde)



### FOTO 1

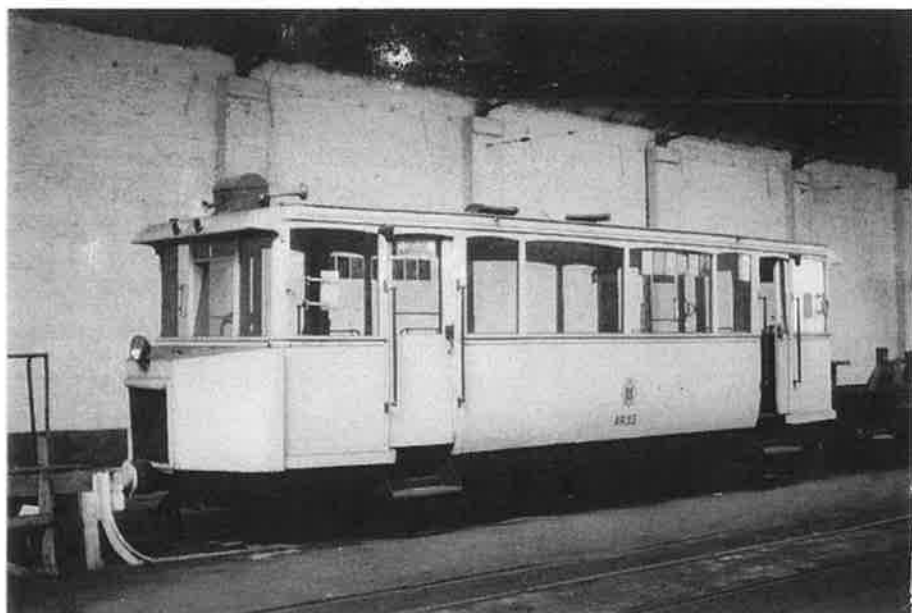
Deze foto toont de Antwerpse ART. 45 in 1953 met een goederentrein te Walem. Deze tractor was begin van de jaren '50 met het opbreken van de elektrische lijn 53 gelast (Rumst – Duffel – Lier, goed te zien vanaf een stoptrein Antwerpen-Brussel tijdens de halte in Duffel) en was later meestal aan het rangeren in Nekkerspoel, Rumst en zelfs Zurenborg.



### FOTO 2

De ART. 49 was wel een buitenbeentje en is hier te zien voor de stelplaats Hasselt in 1954. Let namelijk op de raamindeling (vier ongelijke ramen in de plaats van drie gelijke). Deze pechvogel ART. 49 was namelijk in 1951 te Clavier (Provincie Luik) in brand geraakt. Naar Hasselt overgebracht voor herstel kwam men daar op het idee de wagenbak van de in Sint-Truiden afgestelde AR. 25 aan het onderstel van de ART. 49 aan te passen, met het op de foto zichtbaar resultaat.

Let ook op een ander uniek wagentype van de NMVB, waarvan nog een stukje op de foto te zien is, even achter de ART. 49: de beruchte zelfbouw éénling AR. 283 (4-asser, gebouwd in 1936, op de Limburgse lijnen ingezet, en reeds één jaar later ter zijde gesteld), gedegradeerd tot bijwagen 19526 in 1949 en daarna nog lange tijd in Hasselt afgesteld na een zwaar ongeval te Borgloon.



### FOTO 3

Stelplaats Hasselt "inside" in 1953: een zeldzame foto van AR. 113, ook een éénling bij de NMVB. Deze AR was toen in dienst met één of zelfs twee bijwagens op sommige versterkingsdiensten op de elektrische lijn Hasselt – Genk.

FOTO 4

AR. 122 in december 1964 op een afstelspoor te Tienen in afwachting van sloop. Ofschoon de 122 op de dag van de opname al twee jaar op dezelfde plaats op zijn einde stond te wachten, was hij nog steeds aan goederenwaggen 5975 gekoppeld, remslangen inclusief! NMVB puur !

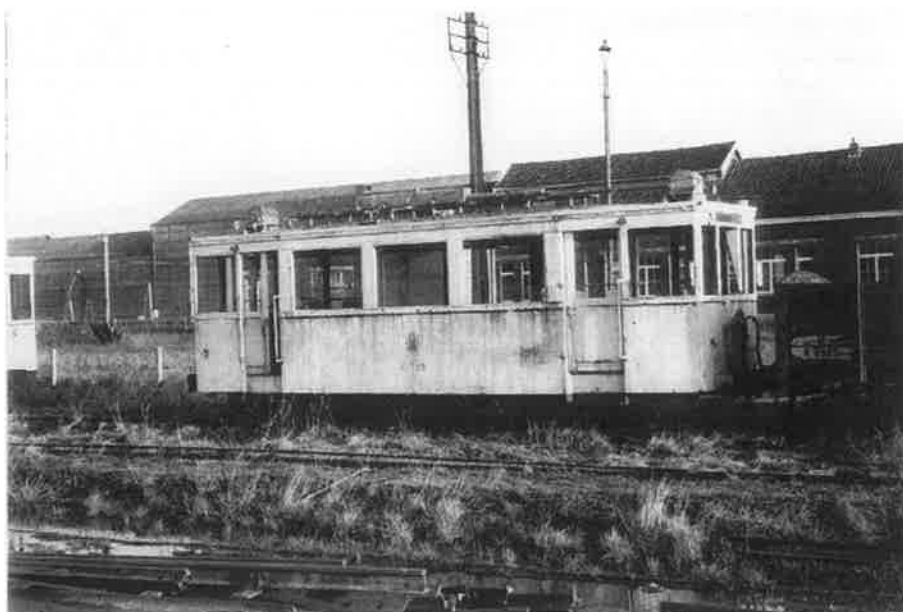


FOTO 5

AR. 127 + 10576 staan hier op een zijspoor van de stelplaats Tournai in 1957, in afwachting van een vertrek naar Mainvault. 100 m verder ben ik, in de vroege morgen van 16 mei 1940, tijdens het bombardement van het station van Tournai, in de ontploffingsstorm van een Duitse bom geraakt. 's Avonds was ik dan in Dunkerque, waar het ook niet "gezonder" was, integendeel. Maar om Kipling te citeren, "this is another story".

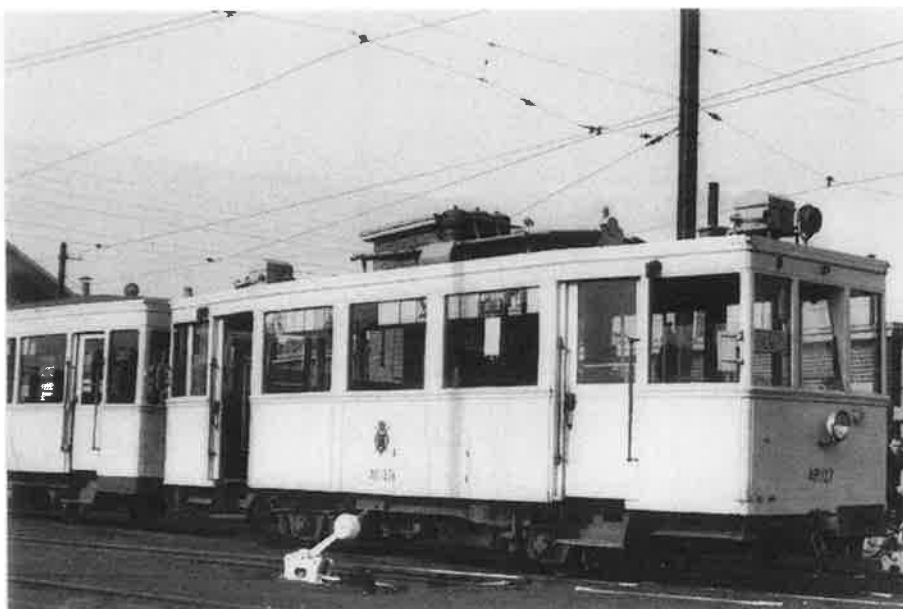
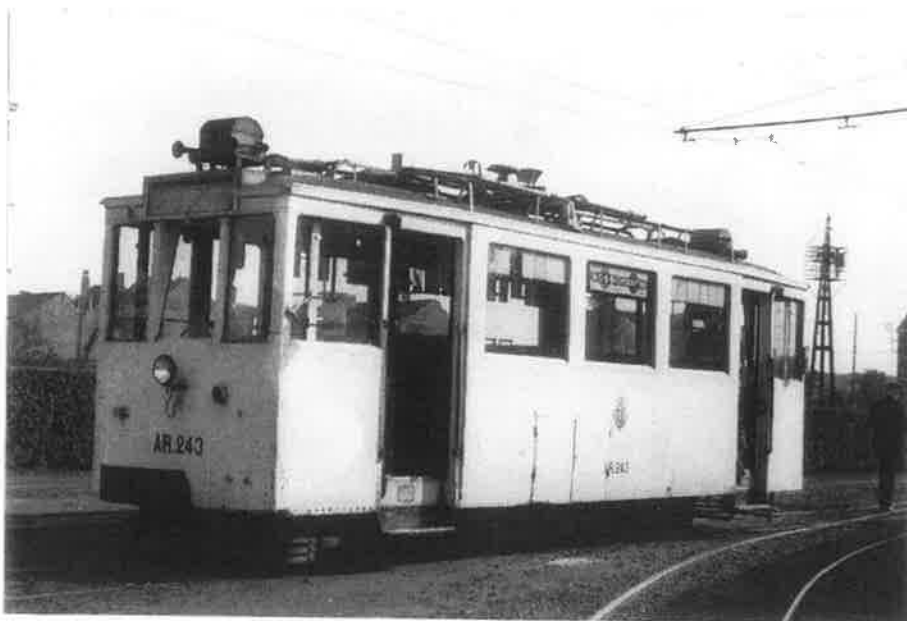


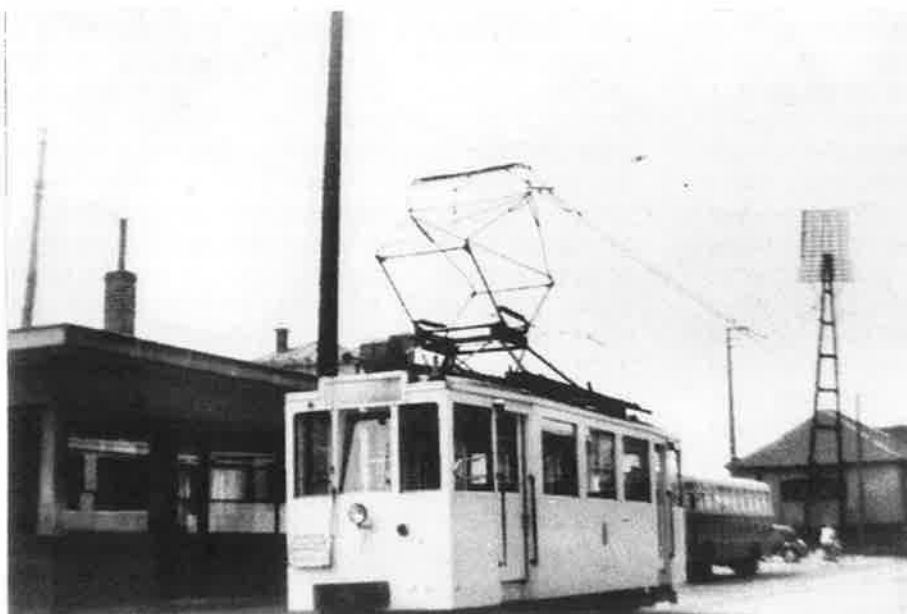
FOTO 6

Hier staat AR. 184 in juli 1958 voor het station van Braine-l'Alleud. Hij zal naar Nivelles vertrekken, maar veel aspirant-reizigers zijn er niet te zien! Eén van de eerste haltes op zijn route draagt de mooie naam "Bois-Seigneur-Isaac".



**FOTO 7**

In 1950 heb ik de AR. 243 in Brugge ontmoet. Vergelijk even met volgende foto.

**FOTO 8**

Dezelfde AR. 243, ditmaal echter in 1953 aan het station van Kortrijk en van een pantograaf voorzien voor de signalisatie langs de lijn Kortrijk – Heule – Moorsele (- Geluwe).

In Geluwe takte deze lijn aan de elektrische lijn Moeskroen – Menen – Geluwe (MM). Ook de AR. 255 had om dezelfde reden een panto.

Hetzelfde was, maar slechts enkele weken voor het verbussen in 1955, nog het geval voor de AR. 236 en AR. 246.

**FOTO 9**

En...last but not least... Wie heeft deze NMVB ART nog mogen ontmoeten, die begin van de jaren '50 nog in de normale dienst was ingezet? De werkplaats Kuregem bouwde in 1949 de crème-groene ART. 500 voor de NMVB C-spoor (1435mm) goederenlijn Overijse – Hoeilaart – Groenedaal-station. Een lang bestaan was deze ART niet gegund, want al in 1954 werd hij buiten dienst gesteld en verkocht. We zien de ART. 500 aan het toenmalige station Overijse in 1951. De voorganger van de ART. 500 in Overijse was nog een echte HL, de 808, die men daar nog tot 1953 onder machtige stoompluimen mocht bewonderen.

(wordt vervolgd).

# RAIL-ACTUEEL



## EXPLOITATIE

### Winterperikelen

#### Eurostar en Thalys

We waren het bijna vergeten hoe een echte winter er uit ziet en wat dat voor gevolgen kan hebben. Waar we in vroegere tijden bij sneeuwval en vrieskou veelal last hadden van ingesneeuwde treinen en bevroren wissels, is het tegenwoordig de elektronica die het veelvuldig laat afweten. Het meest in het oog springend waren de problemen met de hogesnelheidstreinen ICE, Thalys of Eurostar treinstellen. De grootste problemen waren er op de verbinding Brussel / Paris – London via de Kanaaltunnel. De treinstellen hadden last van het grote temperatuurverschil tussen de bovengrondse vrieskou en de “warmte” in de tunnel. Het treinverkeer op deze lijnen heeft verschillende dagen nagenoeg volledig stilgelegen. Het gevolg was een complete chaos in de aanloop tot de eindejaarsperiode. Velen zagen hun Christmas Shopping de mist ingaan. De vrijdagavond van 18 december 2009 stonden niet minder dan 5 Eurostars in panne met in totaal meer dan 2000 passagiers aan boord. Uren hebben deze reizigers geblokkeerd gezeten alvorens men de treinstellen kon wegslepen. Veel reizigers hebben er 15 uur over gedaan om op hun bestemming te geraken. Het Rode Kruis en de burgerbescherming werden opgetrommeld om de reizigers in leven te houden. De minibar deed die dag gouden zaken en was inmiddels uitverkocht. In enkele treinen waren verlichting en verwarming uitgevallen. De grootste problemen waren er in de richting van London. Een woordvoerder van Eurostar gaf het volgende als oorzaak: Normaal vallen er in het noorden van Frankrijk nattere en dus zwaardere sneeuwvlokken. Deze keer was dit lichtere en drogere poedersneeuw en dit bij temperaturen onder het vriespunt. Deze sneeuw werd door de ventilatoren van de tractiemotoren aangezogen en zette zich vervolgens vast. Als de treinen dan in de tunnel rijden komen deze in een vochtige en veel warmere omgeving (25°) terecht. Tijdens de rit van ongeveer 20 minuten begint de afgezette sneeuw te smelten en veroorzaakt dan mogelijk kortsluitingen in de motoren en andere apparatuur. Volgens Eurostar was dit de oorzaak van alle problemen.

Omdat er op twee plaatsen (afsluitbare) wisselplaatsen zijn tussen de twee tunnelbuizen, konden de Shuttles met auto's en vrachtwagens vrijwel normaal rijden. Nadien gaven de uitbater Eurotunnel en Eurostar elkaar de schuld dat het wegslepen van de defecte stellen zo lang duurde. Eurotunnel beschikt voor depannage- en werktreinen over dieselloos vergelijkbaar met de Nederlandse reeks 6400. Die zijn hiervoor zelfs uitgerust met een aangepaste uitlaat. Normaal zou men kunnen stellen dat wanneer een treinstel defect staat men al na ongeveer 30 minuten hulp mag verwachten van

een sleeploc en dat nog eens 30 minuten later de trein weggesleept zal zijn. Nu heeft dit enigszins een beetje (sic) langer geduurd, juist bij het ingaan van een weekend.

Op zaterdag 19 december reed er amper 1 trein heen en terug tussen Brussel en London. Vanaf dinsdag 22 december reden er al 4, nog altijd minder dan de helft van de 9 voorziene verbindingen per dag. Volgens Eurostar gaat men nu sleutelen aan de tractieinrichting.

Op zondag waren er volgens Eurostar ongeveer 24.000 reizigers die vastzaten in één of andere terminal en wachtten op betere tijden. Het (bijna) ontbreken van de nodige informatie kon de chaos alleen maar vergroten. Tijdens de volgende dagen werd bovendien vastgesteld dat de treinstellen ook bovengronds schade opliepen door onzachte contacten tussen treinstellen en sneeuw- en ijsformaties.

En nóg was het leed niet helemaal voorbij. Als een Eurostar de tunnel richting London in reed moest deze een noodstop maken. De oorzaak was een computerfout aan het signalisatiesysteem in de tunnel. Dit is hetzelfde als het Franse TVM 430. Het gevolg was weer sleepwerk en een beperkte treindienst gedurende de volgende dagen.

Ook de TGV en de Thalys waren in meer of mindere mate in hetzelfde bedje ziek. Ook zij hadden af te rekenen met meerdere defecte stellen zodat men tussen Brussel en Paris regelmatig 3 à 4 diensten moest afschaffen en de TGV richting Zuid-Frankrijk moest annuleren.

Ook de Duitse ICE bleek sneeuwgevoelig te zijn. De ICE van of naar Frankfurt werd afgeschaft. Hier konden de reizigers traag maar zeker verder met de binnenlandse trein tot Liège-Guillemins, een extra Belgisch treinstel tot Aachen en dan tenslotte met een Duitse IC verder richting Köln en Frankfurt.

### Binnenlandse treindienst

De binnenlandse treindienst deed het deze keer wel beter. Zowel Infrabel als de NMBS werden geconfronteerd met de winterse omstandigheden, maar hebben er zich al bij al redelijk goed doorgeworsteld. Helaas waren er toch defecte of afgeschafte treinen en breuken in de bovenleiding.

De uitschieter was de breuk in de bovenleiding op lijn 50A in Welle op donderdag 7 januari 2010 waardoor een dubbeldektrein Tongeren - Blankenberge/Knokke strandde in de richting Gent. Over een afstand van ongeveer 2 km werd de rijdraad meegetrokken inclusief een groot aantal bevestigingsarmen. De bewuste trein met ongeveer 1000 reizigers aan boord stond te midden van de velden stil met op het dak nog de vernielde bovenleidingsdraden. Omwille van de veiligheidsvoorschriften mochten de reizigers de trein niet verlaten. Na meer dan twee uur wachten werden zij uiteindelijk geëvacueerd mits een uit diesellstellen reeks 41 samengestel-



de trein. Nog eens een uur later kwamen de inmiddels bevroren reizigers in Gent – Sint-Pieters aan. Daarna konden de herstellingswerken een aanvang nemen. De NMBS had gehoopt om de klus tegen de maandagochtendspits klaar te krijgen maar door het gure winterweer van dat weekend met veel sneeuw en diepvriestemperaturen werd het pas dinsdagochtend. Mits een snelheidsbeperking van 60 km/uur ter hoogte van de herstellingswerken kon er ondertussen al wel één spoor terug in dienst komen (het spoor B in de richting Brussel). Heel die periode werden de treinen vanaf de vertakking Sint-Katarina-Lombeek omgeleid via Denderleeuw en de lijn 50 via Aalst en Wetteren, dus via de oude lijn. In de avondspits van vrijdag 8 en maandagochtend 11 januari liet men de treinen op tegenspoor richting Gent rijden. Op de andere uren reden de treinen meestal rond via Aalst. Vanaf dinsdagmorgen kon het treinverkeer weer normaal rijden.

Men mag hier zeker de personeelsleden van Infrabel eens extra gedenken voor hun inzet in deze gure winterse omstandigheden. Zij moesten “alles geven” en dit dag en nacht. Hierover leest men vrijwel nooit iets in de kranten of ziet men iets op de televisie. Wij willen dit dus wel eens doen...

#### HSL 4

Na de pendeltreinen op lijn 4 tussen Antwerpen-Centraal en Noorderkempem rijden er eindelijk ook HST's van en naar Nederland. De Thalystreinen tussen Paris en Amsterdam rijden sinds 12 december 2009 over de hogesnelheidslijn. Naast de lijn 4 in België is er in Nederland het gedeelte tot Rotterdam-Lombardijen en een tweede gedeelte boven Rotterdam tot Hoofddorp (Schiphol). In Antwerpen-Centraal vertrekken de treinen op niveau -2 en rijden vervolgens door de spoortunnel onder de stad naar de HSL 4 (kilometerpaal 43,8). Het station Noorderkempem (waar deze treinen niet stoppen) ligt aan kilometerpaal 67,7 of 23,9 km van Antwerpen. De grens ligt aan kilometerpaal 83,4 of is 39,6 km verwijderd van Antwerpen. De totale lengte van de HSL 4 is dus 35,2 km ( $83,4 - 48,2 = 35,2$ ). Het Nederlandse gedeelte heeft een eerste stuk van 48 km tussen de grens en Rotterdam, in Nederland bekend onder de naam “Zuidtak”. Noordelijk van Rotterdam tot Hoofddorp is er de “Noordtak” met een lengte van 42 km. Over 35 km wordt er gereden over bestaande sporen, in de omgeving van Rotterdam en vanaf Hoofddorp via Schiphol tot Amsterdam. De totale lengte van de lijn is in Nederland 125 km, waarvan 90 km als hogesnelheidslijn. Van Antwerpen-Centraal tot Amsterdam C.S. hebben we in totaal 165 km. Dit is 11 km minder dan de “oude lijn” via Roosendaal en Den Haag. Op het Nederlandse gedeelte zijn er twee belangrijke kunstwerken. Er is de twee kilometer lange Moerdijkbrug en een 7,2 km lange tunnel onder het “Groene Hart” tussen Rotterdam en Hoofddorp. Deze laatste is bedoeld om de flora en fauna te behoeden van de ondergang. Peperduur, maar de eekhoorn-tjes en hun vrienden zijn nu heel tevreden. Terloops even vermelden dat de eerste tijd deze tunnel nogal wat problemen had met stofontwikkeling en dat is ook niet erg milieubevorderend.

De treinen via de hogesnelheidslijn leveren belangrijke tijd-winsten op. Antwerpen – Rotterdam in 30 minuten, wat een halvering is tegenover voorheen. Tot Schiphol is de rijtijd 56 minuten of een tijdwinst van 48 minuten. Tot Amsterdam is het 1 uur 12 minuten of ook hier 48 minuten tijdwinst. De “Benelux” had hier vroeger 2 uur en 6 minuten voor nodig. Er zijn evenwel geen tussenstops meer in Roosendaal, Dordrecht, Den Haag H.S. en Schiphol. De Thalys stopt onderweg nog enkel in Rotterdam en Schiphol.

Na al dit goede nieuws toch ook enkele minpunten. Naast een prijsverhoging is er ook nog de reservatieplicht dewelke de vrijheid van reizen voor een groot deel beperkt. Al spoedig na de ingebruikname kwamen er helaas nog maar eens serieuze problemen aan het licht. Wanneer er ter hoogte van de grens twee Thalysen elkaar kruisen, dan viel het stel in de richting Amsterdam gewoon stil. Na een aantal noodzakelijke handelingen kon de trein zijn reis verder zetten. Volgens Infrabel was dit te wijten aan een fout aan Nederlandse zijde. Wat de Nederlanders hier voor uitleg hadden weten we niet, maar we kunnen het zo wel raden. Op deze HSL wordt het nieuwe Europese ETCS 2 beveiligings- en signalatiesysteem gebruikt. Het Belgische systeem is van het Franse Alstom, terwijl de Nederlanders de Duitse Siemens technologie gebruiken. Blijkbaar is er ondanks jarenlange tests en latere homologaties nog steeds één of ander mis bij een gemeenschappelijk gebruik.

Een tweede probleem deed zich voor in Rotterdam. Bij overgang van de HSL lijn (ETCS 2) naar het binnenlandse net (ATB) maakten de treinen telkens een noodstop. Volgens de Nederlandse netbeheerder was dit een computerfout of bug. Ook dit was nochtans uitvoerig getest en beproefd. In beide gevallen heeft men de software moeten aanpassen. In de beginperiode waren helaas ook veel vertragingen wegens de voor onze contreien toch ongewoon strenge winter met hevige sneeuwval. Inmiddels blijken de meeste problemen opgelost te zijn. Als alles nu volgens planning verloopt mogen we met de nieuwe dienstregeling in december 2010, eindelijk en dit met maar liefst vier jaar vertraging, de FYRA hogesnelheidstreinstellen van Ansaldo-Breda tussen Brussel en Amsterdam op de HST lijn zien rijden!

#### HSL 3

Met het ingaan op 13 december 2009 van de nieuwe dienstregeling zijn ook de Thalysdiensten over de HSL 3 (Chenée – Hammerbrücke) gaan rijden. De Duitse ICE tussen Brussel en Frankfurt deed dat inmiddels al sinds juni 2009. Reden voor het uitstel voor de Thalysdiensten was het ontbreken van ETCS 2. Dezelfde stellen verzekeren ook de diensten naar Nederland. Op termijn moeten alle PBKA- stellen met ETCS 2 uitgerust worden. Zoals bij de HSL 4 hier ook enige informatie over de nieuwe dienstregeling: een Thalys heeft nu nog maar 23 minuten nodig om van Liège-Guillemins naar Aachen te rijden in plaats van de vroegere 51 minuten, winst 28 minuten. Tussen Brussel-Zuid en Köln is de rijtijd nu 1 uur en 47 minuten tegenover vroeger 2 uur en 16 minuten via de oude lijn. Per dag rijden er 6 Thalys-treinen plus 3 ICE's heen en terug, op deze verbinding. Met slechts 9 treinenparen per dag is dit nog erg ondermaats, zeker in vergelijking met de HSL 1 naar Paris en London.

Nog wat technische gegevens over de HSL 3. Het Belgisch gedeelte is 36,2 km lang. Op dit stuk ligt in Soumagne ook de langste spoortunnel van België (5.940m), vier viaducten, waarvan dat in Battice met zijn 1.232m het langste is en ook nog drie galerijen met onder meer die van Eupen, met een lengte van 1.100m. De maximum snelheid op de HSL 3 is 260 km/uur. De afstand tussen Liège-Guillemins en Aachen bedraagt exact 48,615 km. Vanaf het prachtige Luikse station tot het begin van de HSL 3 liggen er 3,8 km, dan volgen er 36,2 km tot het einde van de vertakking Hammerbrücke en tot slot nog 1,875 km tot de grens. Vanaf het grenspunt is het nog 6,740 km tot Aachen Hbf; of in totaal 48,165 km. De afstand via de oude lijn 37 bedroeg 53,682 km, waarvan 46,942 km op Belgisch grondgebied. In kilometer uitgedrukt

is er hier dus een verschil van 5,017 km. De totale afstand tussen Brussel-Zuid en Köln via de HSL 2 en 3 is 273,2 km.

### Het HSL-net in België voltooid

Met het in dienst nemen van de HSL 3 en 4 blijkt ook het hele Belgische hogesnelheidsnet te zijn afgewerkt. Er blijven nochtans een aantal belangrijke bottlenecks bestaan waarvan deze tussen Mechelen en Antwerpen de belangrijkste is. Het baanvak van lijn 25 wordt momenteel gemoderniseerd en wordt hierbij voor 160 km/uur geschikt gemaakt. Een Thalys heeft momenteel 40 minuten nodig voor de 47,4 km tussen Brussel en Antwerpen. Na de moderniseringswerken in Duffel en de realisatie van een nieuwe doortocht van Mechelen met nieuw tracé via de E 19 in het kader van het Diabolo-project zou het hele traject tussen Berchem Stadion en de inrit van Schaarbeek in 2014 geschikt moeten zijn voor 160 km/uur, rijtijd 30 minuten.

Samengevat ziet het HSL-net er zo uit:

- HSL 1 Halle – Frankrijk	71 km.	1,42 miljard €
- HSL 2 Leuven – Ans	66 km.	680 miljoen €
- HSL 3 Chenée – Hammerbrücke	36 km.	830 miljoen €
- HSL 4 Antwerpen – Nederland	35 km.	750 miljoen €

4 lijnen, 3 beveiligingssysteem en 3 spanningsystemen:

- HSL 1	het Franse TVM 430
- HSL 2	het Belgische TBL2 (bijna zoals ETCS2)
- HSL 3	ETCS 2
- HSL 4	ETCS 2

3000 V gelijkspanning, 15000 V en 25000 V wisselspanning. Een Thalys tussen bv. Paris en Köln komt op zijn route liefst zes beveiligings- en drie spanningsystemen tegen op zeven baanvakken, moet zes keer wisselen, waarvan vijf keer in België.

### Lijnen 43 en 162

Wegens grote infrastructuurwerken in het station van Jemelle ondergaat de treindienst op de lijnen 43 en 162 tussen 8 maart 2010 tot 23 april 2010 belangrijke wijzigingen. De treinen van en naar Liège worden beperkt tot Marloie. Daar moet men ofwel overstappen op de treinen van lijn 162 ofwel op een vervangende busdienst. De treinen op lijn 162 die als begin- of eindpunt Jemelle hebben (van of naar Namur) worden ook beperkt tot Marloie. P-trein 8600 Brussel-Zuid – Jemelle wordt verlengd tot Luxembourg (stad) en tegentrein P 7602 vertrekt vandaar uit. Deze twee P-treinen zijn hiermee in België de langste in afstand en tijd. De P 8600 vertrekt om 15.54 te Brussel-Zuid en komt om 19.06 in Luxembourg aan. P 7602 vertrekt in Luxembourg al om 5.37 en komt na 3 uur en 14 minuten en 230 km aan in Brussel-Zuid om 8.51. Tezamen met de enkele P-treinen op lijn 165 (167) Arlon – Rodange (Lux) – Virton zijn zij de enige met een internationale uitstraling.

### Lijn 163

In het najaar van 2009 heeft men het baanvak Libramont – Bastogne van lijn 163 opgebroken. Dit gedeelte van 29 km lang was al zo'n 15 jaar voorlopig buiten dienst voor alle verkeer wegens de slechte staat. Gedurende al die jaren konden de reizigers in het bezit van een geldig NMBS-ticket genieten van een vervangende TEC busdienst. Infrabel wil evenwel dit baanvak heraanleggen als er één of andere instantie (Waalse Gewest of Federaal) de volledige kosten op

zich neemt, maar blijkbaar is er van die kanten geen belangstelling.

### Lijn 15

Infrabel wil het baanvak van lijn 15 Herentals – Mol – Neerpelt elektrificeren. In eerste instantie maar tot Mol over een afstand van 21 km. Er zijn capaciteitsproblemen op de IRC en voorts is er de onbetrouwbaarheid van de dieselmotorstellen reeks 41. Men zou al eind 2010 met de werken starten om in 2014 klaar te zijn. Kostprijs ongeveer 24 miljoen €.

*N.v.d.r.: hiermee komt er ook een oplossing voor het in Herentals afleiden van elektrische tractievoertuigen naar een diesellijn, zoals nog in februari 2010 gebeurde, met alle gevolgen vandien.*

N. S.

### Lijnen 18 en 19

In dezelfde lijn als het voorgaande, dit bericht dat we in de kranten lezen: De minister van Overheidsbedrijven heeft plannen voor een elektrificatie en ontdubbeling van spoorlijn 19 (Mol – Hamont – Weert) in 2014. Ze vraagt ook aan de NMBS om de mogelijkheid te onderzoeken om de oude lijn 18 (Hasselt – Neerpelt) te heropenen. Door deze maatregelen zullen de treinreizigers uit Noord-Limburg vlotter en regelmatig richting Herentals en Antwerpen kunnen sporen.

*N.v.d.r.: vooral die lijn 18 trekt verdacht veel op de lijn 3 van het Spartacusplan voor Limburg (zie RR 2009/4 blz. 12). Dit alles zou betekenen dat indien zowel lijn 15 als de lijnen 18 en 19 geëlektrificeerd worden er enkel nog gediesel wordt tussen Mol en Houthalen.*

L.C.

### Treinongeval Buizingen

We kunnen er helaas niet omheen. Af en toe worden we, ook als hobbyist, geconfronteerd met ernstige ongevallen. We willen als VeBOV zeker niet speculeren over de schuldvraag en beperken er ons toe tot wat nu bekend is.

Op 15 februari 2010 omstreeks 8.30 kwam het tussen Buizingen en Halle tot een aanrijding tussen twee treinen. De met vertraging rijdende IC 1707 met vertrek uit Quiévrain om 7.12 bestond uit de HLE 2111 en M4 rytuigen met de locomotief achteraan. De andere trein betrof de CR 3678 die om 7.23 in Leuven vertrokken was. Hij was samengesteld uit de stellen 214+606+736. De CR boorde zich zijdelings in de IC-trein. Er waren niet minder dan 18 doden te betreuren, waaronder de machinist van de IC. Na het gerechtelijk onderzoek en de opruimingswerken werd het treinverkeer slechts volledig hervat op 1 maart 2010.

Lees ook onze extra mededeling i.v.m. dit ongeval op blz 3.

### Rechtzetting

In ons vorig nummer 2009/4 blz. 10 was er een heel domme fout geslopen. In het artikel over spoorlijn 82 Aalst – Burst werd er geschreven dat deze 10 km lange lijn het restant was van de vroegere lijn Aalst – Burst – Zottegem – Aalst. Dat zou dus als het ware willen zeggen dat dit een ringlijn is, en dat kan dus niet. Het andere eindpunt van lijn 82 moest niet Aalst maar wel Ronse zijn. Behalve van de auteur hebben we geen reacties gekregen maar het is bij deze in elk geval rechtgezet.



## Algemeen

### Mobiliteitsvisie 2020

In de twee verschenen artikels over dit toekomstplan van De Lijn gaven we verschillende lijsten met mogelijke trein-, tram-, of sneltramlijnen mee. In de inleiding van ons vorig nummer (2009/4 blz. 12, bovenaan) maakten we al de suggestie naar de lezers om eens de vergelijking te maken met waar er zo'n halve eeuw geleden nog trams of treinen reden. Maar we moeten zelfs niet zover terug in de tijd. Een lezer merkt terecht op dat we in Gent een tramlijn aanhaalden tussen Sint-Pieters en Melle-Leeuw en stelt daarbij de vraag of dit hier niet een al bestaande lijn is. Inderdaad naar Melle Leeuw ligt er nu al een tramlijn. Wellicht wordt er nu een rechtstreekse lijn bedoeld, en dus niet langs het centrum. Heel dit plan blijft vrij vaag over de mogelijke reismogelijkheden. Overigens kunnen we maar hopen, gelet op de huidige beperkingen in de investeringen, dat er in de komende 10 jaar toch enkele lijnen gerealiseerd worden.

### Tarieven

Naar jaarlijkse traditie werden op 1 februari de tarieven van De Lijn aangepast. Ook dit jaar werd er een folder uitgegeven. De voornaamste tarieven geven we hierbij.

Prijs per rit		tram of bus	voorverkoop
1-2 zones (korte afstand)	biljet	2,00 €	1,20 €
	lijnkaart	1,50 €	0,80 €
	lijnkaart %	1,10 €	0,60 €
Vanaf 3 zones (lange afstand)	biljet	3,00 €	2,00 €
	lijnkaart	2,50 €	1,50 €
	lijnkaart %	1,90 €	1,10 €

dagpassen	kind	1 dag	3 dagen	5 dagen
tram / bus	2,00 €	6,00 €	12,00 €	18,00 €
voorverkoop	1,50 €	5,00 €	10,00 €	15,00 €

Abonnementen De Lijn	Buzzypas -25 jaar	Omnipas 25-59 jaar	Omnipas +60 jaar
1 maand	21,40 €	27,50 €	24,10 €
3 maanden	60,00 €	78,00 €	68,00 €
1 jaar	166,00 €	216,00 €	187,00 €

Er bestaan eveneens gereduceerde tarieven voor bepaalde categorieën reizigers en gecombineerde abonnementen met de NMBS.

### SMS-ticket

De proef in het stedelijk gebied van Antwerpen en Gent is nu uitgebreid. Vanaf nu kan men in heel Vlaanderen per sms een geldig (\*) vervoerbewijs van De Lijn aankopen. U kan een sms-ticket aanvragen van 60 minuten of een ticket van 120 minuten door een code te sms'en naar het nummer 4884 vóór je opstapt op het voertuig.

Overigens kunnen nog slechts reizigers van één enkele operator hiervan genieten, met de overige netwerkaanbieders lopen nog onderhandelingen.

### Prijzen SMS-ticket:

60 min.	1,30 € plus 0,15 € communicatiekost = 1,45 €
120 min.	2,10 € plus 0,15 € communicatiekost = 2,25 €

(\*) bestaat er dan ook de mogelijkheid om ongeldige vervoerbewijzen te bestellen ?



## Antwerpen

### Automaten

In schril contrast met het voorgaande staat het bericht dat de buitendienststelling aankondigt van de "kleine" automaten aan de haltes, voornamelijk deze geplaatst op de premetrolijnen 2, 3 en 15. Lijnen 5 en 6 hebben op hun bovengronds gedeelte geen automaten. Overigens maakt het toch niet zoveel uit want deze toestellen waren al van bij de plaatsing een bron van ergernis. Als zij dan toch eens (per toeval ?) in werking waren, dan kon enkel een klant voorzien van het nodige gepast geld zich een ticket aanschaffen. Overigens werd er wel een "grote" automaat geplaatst aan Metropolis P+R, het eindpunt van lijn 6. En zo'n toestel zou trouwens ook niet misstaan op een aantal andere belangrijke knooppunten. Overigens krijgt de reiziger de raad om indien een automaat het laat afweten, om deze te gebruiken op het tegenoverliggende perron. Dat moet je eens proberen in een (enkelsporig) metrostation.

Wellicht komt er over enkele jaren beterschap met de invoering van de "chipkaart" ?

### Reclame trams

- 7006 TMF sinds december 2009, ex Delta Lloyd bank
- 7007 Disney Channel sinds december 2009, ex Tunesië
- 7041 Natuzzi sinds december 2009, ex Oliver
- 7045 Ben Hur sinds december, ex Werkplezier (Haven)
- 7045 Carrefour sinds februari 2010, ex Ben Hur
- 7047 Napapijri sinds november 2009, ex ABK bank
- 7055 Ortel sinds januari 2010, ex Zwerfvuil

### Nieuwsproza 7207

Dat er al eens iets misloopt met een tram is algemeen bekend. Zo sneuvelde er op vrijdagmiddag 15 januari in hartje Antwerpen, aan de Boerentoren, de panto van één Hermelijn. We willen onze lezers en ook de wellicht aandachtig meelezende P.R.-verantwoordelijke van De Lijn volgend stukje proza dat een kwaliteitskrant naar aanleiding van dit incident de wereld instuurde, niet onthouden. We citeren hierbij letterlijk:

"Gebroken bovenleiding legt tramverkeer lam".

"Het tramverkeer in het centrum heeft gisteren enige tijd lam gelegen door een beschadigde bovenleiding aan de Meirbrug. Ter hoogte van de Meirbrug bleef een tramtoestel rond 14 uur met zijn kapotte pantograaf, het ijzeren geraamte bovenop de tram, haken achter de bovenleiding. Daardoor brak de bovenleiding en moest het tramverkeer worden stilgelegd.

(vervolg op blz. 14)

## Winterperikelen 2009 – 2010

Het was lang geleden, maar rondom de jaarwisseling kregen we nog eens een ouderwetse winter; hoezo, opwarming?

Het was voor ons alvast de gelegenheid om eens extra plaatjes te schieten.

*Eindelijk konden (op enkele centimeters te na tijdens de vorige winters) ook op lijn 6 de Hermelijnen volop genieten van een dikke sneeuwvacht. Deze foto van de 7214 werd gemaakt in het Koning Albertpark op 17 december 2009 door Luc Couscheir.*



Het tramverkeer bij De Lijn Antwerpen verliep vrijwel vlekkeloos en kende hierbij een grote toeloop van (nieuwe) reizigers. De wissels zijn vrijwel alle verwarmd en 's nachts reden er extra sneeuwtrams om de sporen en bovenleiding bedrijfszeker te houden. Op zondag 20 december reden de Hermelijnen, ten gevolge van een overvloedige sneeuwval, zich vast op de eigen trambeddingen. Daar was het inzetten van een sneeuwruimer noodzakelijk. Desondanks liep het hier en daar toch eens mis.

*Aan de terminus Silsburg wou het eerste wielstel van de 7213 van lijn 8 tegen de regels in naar het perron van lijn 24. Hier zat er niets anders op dan het voorste gedeelte van de tram te lichten. Foto Luc Couscheir.*



De autobussen hadden het veel moeilijker om op het rechte pad te blijven. Getuige hiervan dit beeld.

*Oost-Vlaamse autobus ramt Antwerpse trampaal. Op 10 januari 2010, bij een zoveelste winteroffensief, maakte de 3672 een fameuze slipper aan de terminus van lijn 3 bij het uitrijden van het tunneltje. Foto Luc Couscheir*

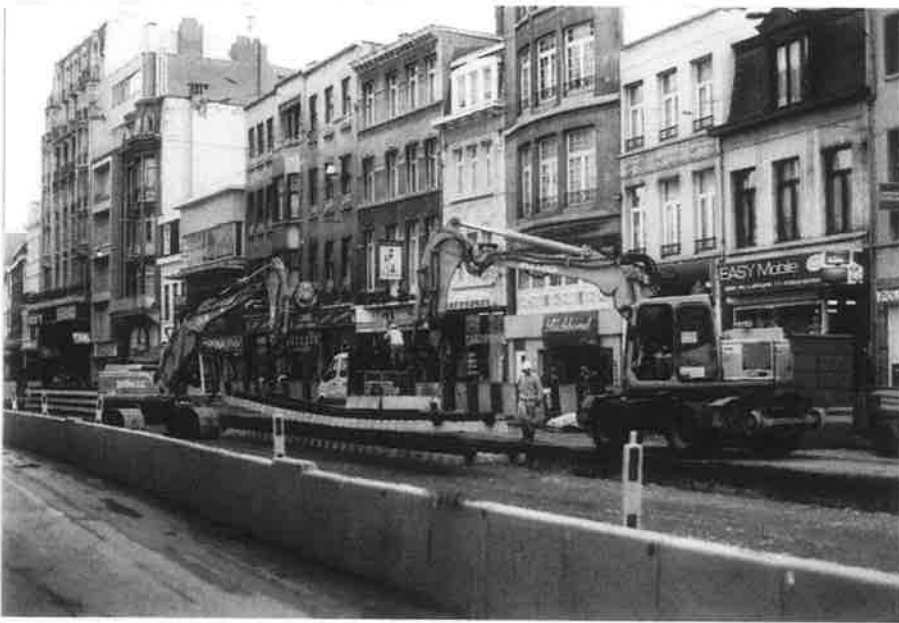
Van onzentwege hierbij toch een opmerking: wie moet sneeuw en ijs ruimen? Op Antwerps grondgebied was de tram- en busbedding redelijk goed berijdbaar, zo ook in de dorpskern van Zwijndrecht. Verder op de eigen bedding was er vrijwel niets ondernomen, met het gekende gevolg...



## Spoorwerken

Reeds in het vorige nummer kwam de Carnotstraat uitgebreid aan bod.

*Op 4 november is aannemer Taveirne druk doende om de op een andere locatie geprefabriceerde spoorsecties te plaatsen. Foto Luc Couscheir*



In Deurne komt er schot in de zaak met de verlenging van de lijnen 5 en 10 tot aan de grens met Wijnegem. Zowel op de Ruggeveldlaan (lijn 5) als op de August Van De Wielelei werden al enkele honderd meter spoor en wissels geplaatst. Na de gedwongen winterstop werd er een aanvang gemaakt met het plaatsen van zes wissels en drie kruispunten ter hoogte de toekomstige splitsing / samenkomst van de twee lijnen.

*De foto toont de toestand op 30 januari 2010. Foto Luc Couscheir*



Ook in Mortsel werden al enkele honderd meter trambedding geplaatst.

*Op de foto gemaakt ter hoogte van de aanzet tot de brug over de spoorlijn naar Lier zijn de diverse constructiefases duidelijk te zien. Op het linkse spoor (richting Boechout) werd zopas de toplaag gebetoneerd. De datum is 24 februari 2010.*

*Foto Luc Couscheir.*



vervolg van bladzijde 11)

Door het incident reden de trams op de lijnen 4, 7, 8 en 11 een uur lang niet. Het tramverkeer op de lijnen 7, 8, 10 en 11 werd afgeleid naar het knooppunt aan de Nationale Bank. Lijn 4 werd **doorgetrokken** naar de Marnixplaats.

Ook het autoverkeer ondervond heel wat hinder. Rond 15 uur verliep het tramverkeer in de stad opnieuw normaal.”

Een woordje uitleg van onze VeBOV-reporter ter plaatse:

Ik was die bewuste vrijdagmiddag op wandel in de omgeving van de Rooseveltplaats en werd opgeschrikt door het typische “De Lijn” sirenengeloei. Een bovenleidingswagen haastte zich richting Melkmarkt, spoedig gevolgd door uw dienaar. In de omgeving Sint-Katelijnevest doemden al vlug de stroomloos staande “tramtoestellen” op. Nog even op verkenning achter de hoek en de oorzaak was gevonden. De specialisten van de bovenleiding waren al druk doende om de ophangkabels en de rijdraad te herstellen. Enige tijd later werd ook de verhakkelde pantograaf aangepakt. Het “ijzeren geraamte” dat naast de tram bengelde werd samengebonden en terug bovenop het dak gelegd. Een Unimog (dat is een takelwagen) sleepte de 7207 naar de lus van de Groenplaats. Al bij al bleef de hinder voor de reiziger beperkt tot een dik uur miserie.

Van de gelegenheid toch een woordje uitleg bij het groot aantal getroffen tramlijnen en lijngedeelten of secties. De Lijn heeft het tramnet opgedeeld in een tamelijk groot aantal secties. Men zou in eerste instantie kunnen denken dat bvb. lijn 4 op de Groenplaats zou terugkeren, de lijnen 10 en 11 normaal blijven rijden en enkel de lijnen 7 en 8 getroffen zijn. Helaas, en dat is om veiligheidsredenen zeker te begrijpen, worden ook de aangrenzende secties stroomloos gezet. Het is niet denkbeeldig dat er via de sleeplatten van een PCC-stel toch spanning wordt doorgegeven aan een aangrenzende sectie, met eventueel noodlottige gevolgen.

Om nog even terug te komen op het bewuste krantenartikel: de getroffen lijnen waren wel degelijk 4, 7, 8, 10 en 11. En iedereen die met de tram in Antwerpen vertrouwd is zal weten dat de lus Marnixplaats een inkorting betreft en geen “doortrekking” voor lijn 4. L.C.

### **PCC 1 en PCC 2**

Met ingang van dit jaar komt het meer en meer voor dat de PCC 1 vervangen worden door losse PCC 2 trams. Dit fenomeen doet zich vooral voor op lijn 12 en in mindere mate ook op lijn 4. Mogelijk is dit een voorbode van het aan de kant zetten van een aantal inmiddels hoogbejaarde PCC 1.

Buiten de museumtram 7000 werden de volgende trams afgevoerd: 7011, 7012, 7013, 7015, 7020, 7023, 7024, 7025, 7028 en 7031. Al de andere zijn tot nu toe nog dagelijks in dienst en hebben de voorbije jaren een nieuwe tractieinstallatie gekregen. De 7050 werd grondiger vernieuwd.

Overigens hebben we vastgesteld dat er de laatste maanden gemiddeld meer Hermelijnen ingezet worden, vooral op lijn 8 en in mindere mate ook op lijn 11.

### **Inzet trams**

In het kader van de bezuinigingsmaatregelen zal lijn 6 vanaf 19 april geëxploiteerd worden met losse PCC's en verhuizen enkele diensten naar Hoboken. Het lijkt er op dat een 9-tal Hermelijnen verhuist naar lijn 2.

### **Spoorwerken**

Het zal niemand verwonderen dat het werk op de diverse werven deze laatste maanden niet echt opgeschoten is. Dat lag niet enkel aan het kerstreces van de werkers, maar wel in

grote mate aan de weersomstandigheden. Menige winterprik (is “wintersteek” hier niet méér op zijn plaats?) belette het verder werken. Een overzicht, eind februari 2010:

#### **Noorderlaan:**

Hier kunnen we het hebben over een status-quo wat de plaatsing van de sporen betreft. Er werd inmiddels al wel enigszins verder gewerkt aan de landhoofden van de brug zodat vervolgens de spoorbedding en rails kunnen volgen.

#### **Carnotstraat:**

Gelukkig waren hier alle spoorwerken achter de rug (zie RR 2009/4). Helaas kwam na de jaarwisseling het vriesweer opzetten zodat er nagenoeg niet verder kon gewerkt worden aan de straat. De spoorbedding kreeg al wel terug een eerste asfaltlaag maar de (nieuwe) haltes bleven nog achterwege. Het was de bedoeling om de straat terug open te stellen op 28 februari 2010. Inmiddels staat al vast dat het minstens een maand later wordt. De omleidingen voor de autobuslijnen blijven dus ook langer van kracht.

#### **Jan Van Rijswijcklaan:**

In deze straat rijden niet enkel de lijnen 2 en 6, maar passeren ook de in- en uitrukkende trams van lijn 7 en enkele diensten van lijn 8. Hier is het telkens nachtwerk om enkele tiental meter spoor te vernieuwen. Er is zo weinig tijdruimte dat het telkens een race is om op tijd het spoor terug vrij te geven voor de trams. Het nivelleren en onderstoppen gebeurt dan in één van de volgende nachten. De spoorsecties worden geprepareerd op een terrein langs de Singel. Hier worden de oude stukken ook ontmanteld. Op twee dagen werd het tramverkeer al onderbroken vanaf 21 uur.

Opmerkelijk is dat hier de oude ballast niet wordt uitgegraven, maar wordt weggezogen door een reuze zuigmachine (een uit de kluiten gewassen stofzuiger). Dit heeft als voordeel dat de ballast veel preciezer kan verwijderd worden en dat ook de leidingen van de aan- en afmeldslussen gespaard blijven van vernieling.

Op 26 en 27 januari was er evenwel al geen tramverkeer mogelijk vanaf 21 uur. Vanaf het vertrek op Linkeroever van lijn 2 volgnummer 14 om 20.16 en op Luchtbal van lijn 6 volgnummer 5 om 20.17 reden de trams de rest van de dag via de lijnen 7 en 15 naar het eindpunt Mortsel. De inrukkende wagens van lijn 2 reden vanaf Linkeroever maar tot de lus Koninklijkelaan en keerden terug naar Hoboken via de Nationale Bank. Ook de trams van lijn 7 reden via die weg terug naar hun slaapplek. Tussen Harmonie en Hoboken reed er een buspendel.

Gedurende de maand maart werd als sluitstuk nog het kruispunt met de Singel aangepakt.

#### **Mercatorstraat:**

We hadden er nog geen melding van gemaakt. Tezamen met de straat worden ook de sporen vernieuwd tussen de brug van de Grotehondstraat en de toegangshelling tot de premetro. Ook het kruispunt waarbij er op linksverkeer wordt overgegaan is vernieuwd. Deze werf heeft wel zijn invloed op een aantal in- en uitritten voor de lijnen 8 en 11. We hebben zo al een 8 ontmoet die vanaf PAL nu bovengronds lijn 12 volgt tot het Koningin Astridplein en vervolgens lijn 24 tot Silsburg.

#### **Mortsel:**

Hier werden inmiddels al enkele honderd meter spoor geplaatst, ongeveer ter hoogte van de grens tussen Mortsel en Boechout.

**Deurne 1:**

De werf met spoorvernieuwing in het smalle gedeelte van de Turnhoutsebaan in Deurne is zowat halverwege. Nog in december werden de “binnenbochten” vernieuwd. Nu moeten in een tweede fase ook de iets ruimere “buitenbochten” en het kruispunt met de Hooftvunderlei nog vernieuwd worden. Ook hier is er sprake van een grote vertraging. Deze werf loopt simultaan met deze van de Carnotstraat, zelfde aannemer, periode en omleiding.

**Deurne 2:**

In de middenberm van de Ruggeveldlaan (lijn 5) werd al ongeveer 500m dubbelspoor geplaatst. De sporen worden hier ter plaatse ineengeknutseld. Er worden betonnen dwarsliggers gebruikt. Op de August Van De Wielelei (lijn 10) werd al zo'n 150m ingebetoneerd. De rails worden hier geplaatst op “ijzeren stoelen” en omgeven door een bewapening zodat ze als het ware in een goot komen te liggen. Daarna komt er een eerste kunststoflaag (gemaakt van gemalen autobanden en een chemisch bindmiddel). Later komt er nog een tweede kunststof bovenlaag. In principe moet het mogelijk zijn om bij latere spoorvernieuwing de kunststoflagen te verwijderen en dan de rails probleemloos te vervangen, zonder de overige wegbedekking te beschadigen. Dergelijk procédé werd al toegepast op de Leien en de Sint-Bernardsesteenweg. Helaas was het daar al nodig om op een aantal plekken de bovenste kunststoflaag te hernieuwen. Blijkbaar vormt het tramverkeer geen probleem, maar zijn het de autobussen die de boosdoener zijn.

Op het kruispunt van de Ruggeveldlaan en de August Van De Wielelei werden eind februari de wisselverbindingen geplaatst. Het ziet er naar uit dat er vanaf de Ruggeveldlaan zowel richting Wijnegem / nieuwe stelplaats als richting Antwerpen kan afgebogen worden. Wat er (nog) niet geplaatst werd zijn de wissels en kruispunten richting Silsburg en Eksterlaar. Nochtans staat het vrijwel vast dat de Pegasuslijn vanuit Oostmalle en Schilde via de Ruggeveldlaan (langs het Rivierenhof) en de Herentalsebaan naar de premetro gaat rijden. Ook aan het kruispunt Dascottelei / Herentalsebaan werden trouwens de nodige wissels niet geplaatst. Dat wordt dus opnieuw openbreken, maar dat zal wel goed zijn voor de economie?

Ondanks de slechte weersomstandigheden werd een tijdelijke keerlus aan de Schotensesteenweg in gebruik genomen. Deze ligt aan de buitenzijde van de oude lus en moet toelaten om de definitieve infrastructuur de komende weken te voltooien. Een eerste gedeelte, richting Wijnegem, werd aangesloten op dinsdagnacht 9 februari 2009, het tweede in de richting stad werd op donderdag 11 februari 2009 verbonden met de reeds bestaande bedding kant Antwerpen. Bij deze gelegenheid verdwenen de wissel en het korte stukje uitwijkspoor.

**Nieuwe stelplaats Deurne (grens Wijnegem):**

Behalve enkele overmaatse molshopen is er momenteel nog geen bouwactiviteit te bespeuren.

**Tractie secties**

Al meerdere jaren worden de verschillende stroomsecties aangeduid door vierkante borden met een letter “T”. Bovengronds vormt het geen probleem om de secties al van ver op te merken. Anders is dit in de premetro. Daarom worden dergelijke borden nu ook daar geplaatst. Meestal bevinden de secties zich bij het binnenrijden van een premetrostation.

De trambestuurders dienen over de sectiescheidingen en kruisingen in de bovenleiding met uitgeschakelde tractie te rijden. In het andere geval geeft dit nogal eens aanleiding tot schokken vanwege het verschil in spanning tussen de beide secties. Voor de niet-technici onder ons kunnen we stellen dat niet elke sectie exact 600 Volt spanning heeft. Dat hangt onder meer af van de bezetting, het type tram en het aantal trams in eenzelfde sectie en ook nog de lengte van een sectie. Bij kruisingen in de bovenleiding wordt met het beperken van de snelheid voorkomen dat de panto even los komt van de rijdraad. Buiten beschadiging aan de sectie-isolator en de bovenleiding zelf, wordt ook de panto beschadigd, veelal gepaard gaand met het bijbehorende vuurwerk.

**Autobuslijnen 14 en 297**

In vorig nummer vergaten we volgend nieuws mee te delen. Lezer Robert Morren, een ingezetene van de streek, laat ons weten dat de spitsuurdienst op lijn 297 naar Vremde sinds september 2009 werd afgeschaft. Die variatie werd zoals de hoofdlijn jarenlang uitgebaat door Kruger en was voor de lokale bevolking gekend als “de bus van Vremde”. Ze reden de diensten met wat ouder materieel en de gekleurde lijnfilm was maar zelden te zien. Die was ‘Antwerpen (wit) 297 (blauw veldje) Vremde (wit)’. Lijn 14 neemt nu de dienst waar en heeft sinds 4 januari nog een uitbreiding bijgekregen in Vremde. In plaats van de vroegere terminus ‘witte wijk’ te rijden gaat ze nu oostelijker tot het Don Bosco instituut, wacht daar tien minuten, rijdt terug via de markt naar de witte wijk en rijdt opnieuw naar de markt en verder naar Boechout. Een soort letter T dus. 't Is prima dat de 14 meer mensen bedient, maar zij krijgen er wel sightseeing bij....

Lees nu met belangstelling verder. Diezelfde lijn 14 volgt ook vanaf 1 februari 2010 in Antwerpen een ander traject. We kunnen het niet laten om hier letterlijk te citeren uit een voor deze gelegenheid uitgegeven folder:

“Vanaf maandag 1 februari 2010 volgen de bussen op lijn 14, Rooseveltplaats – Mortsel – Vremde, een nieuw traject. Van dan af rijden de bussen niet langer door de wijk Haringrode, maar volgen zij een omleiding via Zurenborg naar de Rooseveltplaats. (\*)

Nieuwe Reisweg: Op vraag van de Stad Antwerpen wijzigt De Lijn het traject van buslijn 14. Vanaf Berchem Station zullen de bussen voortaan via de Stanleystraat, Cuperusstraat, Mercatorstraat, Plantin & Moretuslei, Quinten Matsijslei en Frankrijklei naar de Rooseveltplaats (eindhalte) rijden en terug.”

We kunnen ons hierbij afvragen wat de Stad Antwerpen eigenlijk wil? Beste bewoners, gebruik meer openbaar vervoer, dat is goed voor ons allen! Als we de alinea hierboven goed begrepen hebben, verdwijnt het openbaar vervoer echter in een vrij omvangrijk gebied. De belangrijke as Driekoningenstraat en Statiestraat (Berchem) ziet in de toekomst, na de herprofileringswerken, zijn busverkeer in één richting gewoon verdwijnen. Daar rijden (nog) de lijnen 21, 32 en 501/2/3. De ringlijn 30/34 werd hier al enige tijd geleden uit verbannen en rijdt nu een ommetje langs het Koning Albertpark (Harmonie). De wijk Haringrode wordt begrensd door de Grottesteenweg, het Koning Albertpark, de Belgiëlei, de Mercatorstraat en de Singel, al bij al een groot gebied met intensieve bebouwing.

(\*) Tijdelijke omleiding nog voor de duur van de werken in de Mercatorstraat (zie ook bij spoorwerken).



## Limburg

### Spartacus

Met de nodige vertraging en bijbehorende excuses van onze kant wat meer informatie over de toekomst van het openbaar vervoer in Limburg.

Het belangrijkste uit een infobrochure van De Lijn Limburg: "Het project kreeg de naam Spartacus.

Limburg krijgt als eerste Vlaamse provincie het fijnmazig openbaar vervoer netwerk van de toekomst. Nieuwe sneltramlijnen, snelbussen en optimale afstemming met de bestaande treinverbindingen zorgen voor een sterk verbeterde mobiliteit en tijdswinst voor iedereen. Elke Limburger zal zich snel en in alle vrijheid kunnen verplaatsen. Binnen de provincie, maar ook naar Nederland of naar Brussel. Met trein, sneltram, snelbus of bus. Of met een combinatie van vervoermiddelen. Er komen sneltramverbindingen vanuit de provinciehoofdstad (Hasselt) naar het Maasland, Maastricht en Noord-Limburg. De bussen, treinen en trams zullen naadloos op elkaar aansluiten. Per dag zullen er 20.000 auto's minder op de weg zijn.

Hasselt wordt het hart van het regionetwerk, de treinen en sneltrams worden de slagaders. Spartacus maakt van Limburg een hechte economische regio. Drie Limburgse regio's die niet waren aangesloten op het spoorwegnetwerk, krijgen de vlotte verbinding waar ze al jaren op wachten. De sneltram tussen Hasselt en Maastricht zal de huidige reistijd via het openbaar vervoer halveren. De andere sneltrams maken het Maasland en Noord-Limburg beter bereikbaar. Vanaf 2012 worden de drie sneltrams één voor één opgestart. De sneltram is comfortabel en veel sneller dan de auto. Bovendien hoeft je niet te parkeren in de stad. Hij doet elk halfuur elk knooppunt op de route aan. In Duitsland, Nederland en Frankrijk heeft het invoeren van (een dergelijk) sneltramaanbod een positieve impact op de leefbaarheid van de steden.

Knooppunten: snel even overstappen.

Er wordt geen geld vergooid aan dure infrastructuurwerken met een laag rendement. Wat er al is, moet vooral beter worden. De knooppunten worden de zenuwpunten van het nieuwe netwerk. Je kunt er snel en zonder tijdverlies overstappen op de bus, de sneltram en (soms) de trein. Spartacus stemt de vervoermiddelen perfect op elkaar af en richt gebruiksvriendelijke knooppunten in. Trams, treinen en bussen zullen er bijna tegelijk aankomen en weggrijden, zodat je kunt overstappen zonder tijdverlies. De Lijn streeft ook naar één ticket voor bus, tram en trein, want dan verloopt het overstappen nog vlotter."

verbinding	tijd nu	tijdswinst Spartacus		
		10'/15'	ca 20'	30'/30+
Maasmech. - Hasselt	66'			X
Genk - Hasselt	33'		X	
Maaseik - Hasselt	90'		X	
Maastricht - Hasselt	71'			X
Lanaken - Hasselt	64'			X
Lommel - Hasselt	58'	X		
Neerpelt - Hasselt	70'			X

Als aanvulling geven we de respectievelijke verbindingen:

Trein: (zie trouwens ook bij spoornieuws)

- Weert(NL) - Neerpelt - Lommel - Mol
- Hasselt - Mol
- Hasselt - Diest - Aarschot
- Hasselt - Sint-Truiden - Landen
- Hasselt - Bokrijk - Genk
- Hasselt - Bilzen - Tongeren - Liège

Sneltram:

- Hasselt - Diepenbeek - Lanaken - Maastricht(NL)
- Hasselt - Zonhoven - Beringen
- Hasselt - Genk - Eisden - Maasmechelen - Sittard(NL)

Snelbus:

- Hasselt - Tessenderlo
- Neerpelt - Bree - Zwartberg - Genk
- Neerpelt - Bree - Maaseik - Eisden - Lanaken
- Eisden - Maastricht(NL)
- Sint-Truiden - Tongeren - Riemst - Maastricht(NL)

De werken aan de sneltramlijn zijn reeds gestart. Ook in de Nederlandse stad Maastricht lijkt men het al eens over het te volgen tracé, en dat is alleszins goed nieuws.



Klaar om afgeleverd te worden aan de TEC Liège-Verviers, depot Omal is deze T 2000. Hier staat de 5 366 op 20 januari 2010 zonder nummerplaten geparkeerd tussen de werkplaatsen van autobusfabrikant Jonckheere. Foto: Luc Couscheir

Het personeel van het depot Omal hield er aan om met echte streekbussen te rijden, geschikt voor de buitenlijnen. Hier dus geen Franse Citélis autobussen met drie deuren zoals die in groten getale in het Luikse rijden.







## Afscheid van de vierassige PCC 7000-en

Het zat er al aan te komen, maar het buiten dienst stellen van hetgeen er nog restte van de vierassige PCC's werd nog wat vervroegd. Door de instroom van een tweede reeks 3000-en heeft de MIVB beslist om al bij het ingaan van het krokusverlof de 7000-en aan de kant te zetten. Van de in totaal 172 trams bleven er op het laatst nog slechts 11 beschikbaar voor de inzet in normale dienst op de lijnen 39 en 44.

### Het relaas van hun "zwanenzang".

Op vrijdag 12 februari 2010 werden er zoveel mogelijk diensten verzekerd met deze sympathieke rijtuigjes. Rond 18.15 reden de 7169 en 7171 rechtstreeks het museum binnen. Aangezien deze twee trams door het MSVB bewaard worden, reden ze niet in de naast gelegen stelplaats binnen. De Directeur van de Business Unit Tram van de MIVB overhandigde vervolgens symbolisch de richtingskrukken aan de Heer Draps, voorzitter van het MSVB.

Daarna reden er twee 7000-en van Woluwe naar de nieuwe stelplaats Haren, waar zij in "inactieve reserve" werden geplaatst. Deze trams vertrokken rond 19 uur met genodigden en personeelsleden via de lijnen 39 en 81, de stelplaats Elsene, de Louisalaan en de Koningsstraat tot het Verboekhovenplein en tenslotte via lijn 55 naar Haren.

Echte fanaten bleven natuurlijk tot in de vroege uren van de volgende dag. Alle late ritten werden met 7000-en verzekerd. Het allerlaatste vertrek in Ban Eik om 1.06 werd verzekerd met het alleroudste rijtuig, de 7008. Alle trams die nog 's avonds reden, reden daarna rechtstreeks naar Haren, waar ze eveneens in "inactieve reserve" gingen. De "normale" MIVB trambestuurders werden voor de gelegenheid vanaf de stelplaats Elsene vervangen door gelegenheidsbestuurders van het MSVB. Deze ritten waren voor iedereen toegankelijk en kwamen omstreeks 2.30 aan in Haren.

De unieke zes-asser 7500 "Caroline" blijft als enige enkelrichtingswagen zeker nog tot juni in dienst.

### Een korte historiek:

De 7000-en waren gebaseerd op een al vooroorlogs concept dat was overgewaaid uit de Verenigde Staten. La Brugeoise & Nivelles kreeg de licentie en zou vanaf 1950 menige tram afleveren, vooral voor België, maar ook voor Nederland, Frankrijk en (ex-) Joegoslavië en zelfs één voor het Duitse Hamburg.

In de periode 1951-53 werd een eerste reeks van 50 trams gebouwd met de nummers 7001-7050. Tezamen met deze trams werd er ook een analoge tram gebouwd voor Hamburg. Omdat er tenslotte geen vervolgreeks kwam voor deze Duitse stad (in de volgende jaren werd de tram er gewoon opgedoekt) kwam deze tram in 1958 naar Brussel en kreeg het nummer 7000. Deze eerste reeks werd al spoedig gevolgd in

de jaren 1955-56 door 30 stuks, de 7051-7080. In 1958 werd er in Brussel een wereldtentoonstelling gehouden en daar waren opnieuw moderne trams voor nodig. Hiervoor werden in 1957 85 (nummers 501-585) buitendienst gestelde trams gekocht van het ter ziele gegane trambedrijf van Kansas City in de VSA. Hierbij bouwde onze Brugse tramfabriek 75 trams met gebruikmaking van de draaistellen van de Amerikaanse trams. Zij kregen de nummers 7081-7155. Tenslotte kon de MIVB in 1962 nogmaals een koopje doen in de VSA. Van de 17 laatste trams van Johnstown werden de draaistellen overgenomen (401-417).

Oorspronkelijk waren deze draaistellen bedoeld voor gebruik in te bouwen enkelgelede trams. Naast een prototype (7500) kwam hier niets van in huis en kwamen er geheel nieuwe trams (reeksen 7500 en 7800). Op de draaistellen werden dan in 1970-71 toch nog 16 vierassers gebouwd met nummers 7156-7171.

Met de ingebruikname van de premetro in de jaren zeventig werd de trolleytang ingeruild voor de pantograaf. In dezelfde periode verdween ook de ontvanger(stoel). Tussen 1986 en 1993 werden totaal 71 trams (uit alle reeksen) grondig vernieuwd. Vanaf 1983 werden ondertussen de eerste trams uitgerangeerd. Vanaf 1991 werd de nieuwe huisstijl ingevoerd, het geel met de blauwe rechthoeken. Ook trams uit de andere reeksen kregen nog deze schildering. De vierde reeks werd vanaf 1999 nogmaals grondig gereviseerd, waarbij ook het interieur werd vernieuwd. Het zijn deze wagens (en nog enkele oudere) die de laatste 10 jaar de dienst uitmaakten op de lijnen 39 en 44. Sommige trams krijgen ook nieuwe rechthoekige koplampen. Deze trams kregen de laatste jaren ook nog een Express beschrijving aangemeten. De 7019, 7042, 7052 en 7055 werden verbouwd tot (twee)richting werkwagen en de 7016, 7047, 7093 en 7126 belandden bij de MSVB en kregen daar nu het gezelschap van de 7169 en 7171. De 7000 werd in eerste instantie terug naar Duitsland overgebracht en zou nu vertoeven in het Deense museum van Skjoldenaesholm. De uit dienst genomen trams werden praktisch allen gesloopt. De 7037 vertoeft op de beroemde museumlijn in San Francisco. Hij rijdt daar evenwel niet met zijn Brusselse kleuren, maar is vermomd in de kleuren van Zürich (CH).

Nauw verwant met de vierassige 7000-en is de zesasser 7500. Deze werd in 1962 met het oog op exportorders op initiatief van BN gebouwd. Voor de twee motordraaistellen werden reserve draaistellen van de MIVB gebruikt. Het middendraaistel was motorloos. Bij de MIVB krijgt hij aanvankelijk het nummer 7501. In de achterste wagenbak is er een drie-voudige ingangdeur. In 1970 koopt de MIVB deze tram en krijgt hij het nummer 7500. In 1974-75 wordt de tram zoveel mogelijk gelijk gemaakt met deze van de reeksen 7501-7598. Met gebruikmaking van de draaistellen van de uitgebrande 7529 heeft de tram voortaan drie gemotoriseerde draaistellen. In tegenstelling tot de trams 7501-7598 die dubbelrichtingswagens worden blijft de 7500 tot op het laatst een enkelrichtingswagen en blijft ook nu nog enkele maanden zijn rondjes meedraaien op de lijnen 39 en 44. Deze tram is bekend onder zijn koosnaam "Caroline".

De aflevering de komende jaren van meerdere tientallen 3000-en en 4000-en zal tezamen met het buiten dienst stellen van ongeveer de helft van het bestand 7800-en een grote verschuiving teweegbrengen. Er doen inmiddels al hardnekkige geruchten de ronde dat de toch niet zo succesvolle 2000-en naar de lijnen 39 en 44 zouden komen.

## De PCC 7000-en bij de MIVB

*Prototype 7000 was bestemd voor Hamburg en kwam in 1958 terug naar België. Op 28 januari 1995 richtte het MSVB een speciale rit in met deze tram alvorens hij voor de tweede maal richting Duitsland vertrok.*



*Dezelfde 7000 nog in normale dienst bij de MIVB aan het station van Schaarbeek. 17 februari 1985.*



*Vier PCC's werden omgebouwd tot werkwagen. Hier de 7019 op 22 maart 1998 aan het Montgomery rondpunt.*





*De 7041 van de eerste reeks in de sneeuw op 6 januari 1995 aan de terminus van Tervuren.*



*Als vertegenwoordiger van de tijd dat er gemengd met trolley en pantograaf werd gereden is deze 7093. Deze tram werd destijds gebruikt bij de opening van de premetro. De datum is 12 december 1998, de plaats eveneens de terminus van Tervuren.*



*De 7171 met de schildering van de jaren '90. Deze tram kwam in dienst op 7. 1. 71 (toeval?). Hij bleef tot het laatste moment in dienst en is nu toegevoegd aan de museumcollectie van het MSVB. Hier is hij op 29 april 1994 te zien aan het eindpunt Dieweg*

## De lucht is tenminste groen

Nee, de klassieke charme van een boerentram hadden ze niet. Zelfs niet de plotselinge, steeds verrassende paar meters eigen baan achter de huizen of tuintjes, zo kenmerkend voor het Henegouwse net. De ringlijnen 85/86 hadden geen meter eigen bedding, geen keerdriehoek, geen stukje opzij van een kasseiweg met wat schots en scheve masten, geen terminus in een krakkemikkige sporenbundel annex verkrot stationsgebouwtje dat nog naar de stoomtram rook. Niks van dat alles. De ringlijnen 85/86 draaiden zoals de lijnen 65/66, gewoon rondjes in één van de meest troosteloze gebieden van België. Misschien waren daarom “les boucles de Jumet” juist de moeite waard. We rijden nog eens mee.

We hebben geluk: de hemel zit potdicht, het regent druilerig op de Samberkade en de gevangenis is nog somberder dan anders. De ideale sfeer om van een rit met een 85 te genieten. We nemen een foto van de 10178 op lijn 86 maar die rijdt tegen wijzerzin en het langzame klimmen op de Chaussée de Bruxelles is niet zo spectaculair. De tram is vrij schoon en past dus niet echt in het decor. Plots slaat de compressor aan en al is het de tweehonderdste keer dat je het “woenka-woenka-woenka!” gedreun hoort, het blijft je een glimlach ontlokken. De deuren klappen dicht, de remmen lossen met een nijldige “psjäääh!” en de S piept zelfs met dit nat weer nog door de bocht rond de nor. Hij zet snel aan en zijn achterste slingert elegant weg achter de zware muur. We zijn midden jaren '70, het metroviaduct is in aanbouw en er rijden dus geen SNCV trams tot voor het station. Het is daluur en bijwagens zien we hier nu niet maar het wachten is niet erg tussen de stop- en rijgeluiden van een 57, 61, 63, een 65/66 en een 85/86.

Dan is onze tram er, de 10228 van depot Charleroi. Geweldig: grijze slijkgordijntjes druipen van zijn dak, het koetswerk zit vol inderhaast bijgewerkte vlekken en de ruitenwisser trekt traag zijn tekening in de vieze voorruit. We moeten onderhandelen met de ontvanger want de man begrijpt niet dat we de hele toer willen doen, maar het lukt. Ondertussen zijn wij ook al op weg en als we eindelijk naast de bestuurder staan draaien we al de Chaussée de Mons op. Veel lawaai van de motoren is er niet want de S 10228 moet geen inspanning leveren. Niet erg; het rammelen van de bogies over de wissels van de Chaussée de Bruxelles en kort daarna die van de “gele” lijnen naar Damprémy is oorverdovend. Het geratel van de zware ACEC controller past erbij. Nu is het onze beurt om de Chaussée de Mons te verlaten en we slingeren naar rechts de Route du Port in. Dat is één van de meest typische trajecten van de lijn. Bij regen ligt alles onder het slijk, bij droog weer onder het stof. De bestuurder gooit alles open want tussen schroothopen, steenhopen en puin stapt nu geen volk op. We rijden in het midden soms op enkel spoor, soms op dubbel, maar het lijkt alsof we voor de auto's steeds in de verkeerde richting denderen. Regelmatig loeit de claxon en de bestuurder is alert alhoewel hij niet echt vaart mindert. Wellicht is het hier de gewoonte om net op tijd met je auto bruske opzij te slingeren. Als je te voet over dit traject loopt is het alsof je in een soort sciencefiction terecht komt. Op de achtergrond barst regelmatig een enorme stoomwolk uit en vaak hangt er een snotkleurige mist van de metaalfabrieken. Hier is alleen de lucht groen!

We draaien terug in de bewoonde wereld maar het blijft er grijs. Tussen roetzwarte huisjes van de hellende straten in de wijk La Docherie wachten we op de 86 die proestend rem

vast - rem los - rem vast voorzichtig daalt. Symfonie Vicinale: wij rammelen en jengelen weer op enkel spoor en de 10228 klimt klagend naar boven. Zijn motoren moeten nu wél werken en ze weergalmen tegen de geveltjes. De bestuurder trapt regelmatig op de bel want er zijn nogal wat blinde steegjes en opritjes. Dat gaat zo tot op de Place Ferrer in Gohissart. Echt wachten doen de trams er niet op elkaar maar het kan er behoorlijk druk worden: de 41, 61, 64, 65, 66, 85 en 86 kruisen elkaar en kunnen in vier richtingen weg. Toch uitstappen voor wat foto's? Och nee, het is harder beginnen regenen en het is nu veel te donker om een goeie foto te nemen. Een 41, na zijn formidabele klim vanuit Roux, heeft zelfs de binnenverlichting aan. Zijn panto trekt stevige vonken onder al die kruisingen in dat natte weer. Och nee, foto's: negen op tien keer staat hun lijnfilm aan de achterkant toch verkeerd en twee op tien hun voorste film ook... Dat was vaak helemaal hopeloos als je die éne spitsurdiens met die éne lijnfilm met je camera wou vangen in Gohissart: meestal was het donker en vaak vonden de bestuurders het zelfs niet de moeite om voor de éne rit een 43, 44 of 45 correct te draaien. Ooit heeft een Carolo-wattman die onlogica logisch uitgelegd tegen een tramfanaat, die hem daarover een vraag had gesteld: “Och jongen, de mensen die elke ochtend die ene dienst nemen weten best waar we naartoe rijden en de anderen hebben die tram niet nodig, begrijp je?”

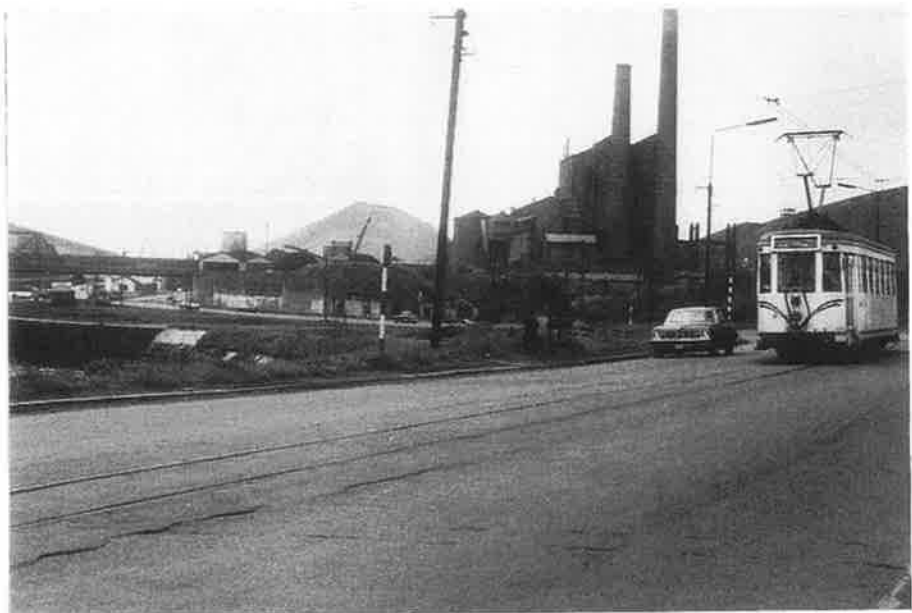
Ondertussen zijn er een aantal kletsnatte reizigers aan boord gekomen en we zetten onze weg voort, op enkel spoor door de smalle, eentonige straatjes van Jumet. De bovenleiding hangt hier bijna uitsluitend aan de geveltjes. Sommige zijn totaal onderkomen, andere huisjes hebben fris geschilderd houtwerk en keurig gepoetste vensters maar het geheel blijft grijs. De signaallampen aan de dwarsdraden branden fel in de donkere regenlucht. We draaien rechtsaf in de bredere Rue Wattelar, blijven op enkel spoor en rijden nu helemaal links. Er zijn nu grotere woningen maar het hele decor is saai. De tegenligger staat voor ons te wachten en het is de oude bekende 10178 van daarstraks op lijn 86. Voor mij als Nederlandstalige zit er een leuke bestemming op de rode kant. “Jumet BRULotte”. Alsof je tegen een natiepaard roept!

We laten de wijk Heigne achter ons en rammelen over wissels die de lijnen 65/66 uit hun enige dertig meter eigen bedding weer even samen brengen met ons traject 85/86. Wat verder splitst de 65/66 linksaf nog noordelijker tot Chef Lieu en er stappen weer wat reizigers op en af. Wij draaien rechtsaf naar Brulotte en door de plensende regen is er zelfs geen gekrijs van de wielen meer. De ruitenwisser kan het niet bijhouden en daardoor ziet de bestuurder maar net op tijd een bromfiets; dus hels getoeter en driftig pompen met zand en de remkraan. Het levert dat typische, kreunend gebrul van de remblokken op uit de buik van onze 10228 alsof hij een zware inspanning heeft gedaan. Eigenlijk is dat zo! De eerste tegenligger die we kruisen op de Chaussée de Bruxelles is de 10272 op lijn 63. De lijnfilm is eigenlijk onleesbaar want de cinema zit vol condens. We zijn nu bovenaan de Chaussée de Bruxelles en dalen vanaf nu geleidelijk. Van het panorama beneden is alleen regen, rook, damp en grijze daken te zien. Het heeft wel iets maar de hele stoet kruisende trams met hun vonkende panto's richting Jumet trekken natuurlijk meer je aandacht.

Je hoopt dat de zeldzame 62 er nu niet tussen zit maar het is nog te vroeg en in dit halfduister kan je hem nu vanuit deze tram toch niet kiekeken. Tot terug beneden aan de Samber is er alleen maar S-muziek van het snuiven van de remmen, het klappen van de deuren en het gehamer van de compressor. De controller ratelt rustiger maar gelukkig moeten de remblokken nog één keer kreunen aan een halte. Als we uitstappen op de Quai de Flandre, hebben we geen enkele foto kunnen nemen maar 't is een formidabele rit geweest. Al een geluk dat het zo'n rotweer is!



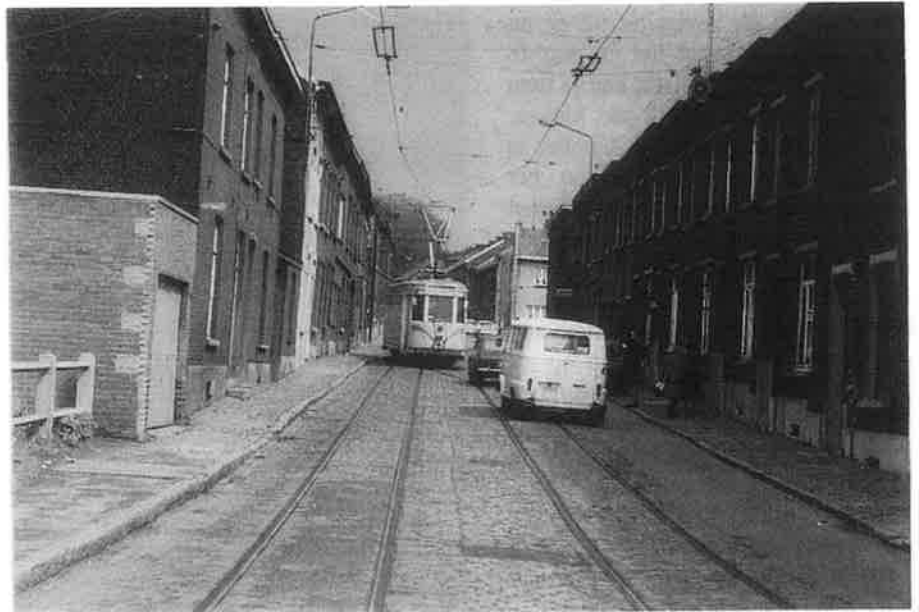
*Foto 1 Quai de Flandre 1974.  
S 10178 op lijn 86 wacht nog even om zijn rondje Jumet te gaan draaien.*



*Foto 2 Route du Port 1978.  
Een Spm op volle snelheid naar Charleroi over lijn 86.*



*Foto 3 Route du Port 1978.  
Een Spm rijdt over lijn 85 naar La Docherie in een absurd landschap.*



*Foto 4 La Docherie, Rue Jaumet, 1978. De tram klimt naar Gohissart en gaat op enkel spoor op lijn 85.*



*Foto 5 Jumet, Rue Wattelar, 1978. Spm 9145 gaat naar rechts richting Brulotte (links op de foto) op lijn 85. De andere sporen zijn die van lijn 65/66.*



*Foto 6 Jumet Heigne, 1978. Wellicht het enige lijnstuk met bovenleidingmasten.*

## VERENIGINGSNIEUWS

### VeBOV tramrit 12 december 2009

Slechts een 24 leden tekenden present voor een nochtans interessante rit met de oude 4-asser. Juist omdat we een groot aantal lijnen bereden, hadden we gekozen voor een tram die voorzien was van een lijnfilm. Dat maakte het mogelijk om steeds een juist filmbeeld voor te draaien. Omdat de rit op een zaterdag tijdens de eindejaarsperiode gebeurde en er een grote drukte heerste in het stadscentrum was ook het element "snelheid" van belang bij de fotostops. De rit zelf bracht ons naar enkele plaatsen op het Antwerpse tramnet waar de 7386 zich tot nu toe niet had getoond. VeBOV kreeg hier als het ware de "primeur". De afwezigen hadden natuurlijk ongelijk. Het bestuur wenst hierbij de mensen van VlaTAM te bedanken voor hun prima medewerking en in het bijzonder Eric Keutgens en Raymond "Mon" Poot die aan de controller stond.

### Poldertram en Roger Bastaens

De vzw Poldertram geeft een vijftigtal fotoreeksen uit over diverse onderwerpen: autobus, NMVB-tram, stadstrams, Luikse Trolleys, ... De foto's zijn zorgvuldig gekozen uit de archieven van Roger Bastaens, Hans de Herder en andere fotografen wier negatieven door de vzw Poldertram worden beheerd. Zij zijn voor het merendeel onuitgegeven, zowel in kleur als zwart-wit. Een gedetailleerde lijst van alle reeksen is verkrijgbaar bij: [stefan.justens@telenet.be](mailto:stefan.justens@telenet.be)

De vzw Poldertram heeft op basis van het manuscript van Roger Bastaens (stichter van VeBOV) een boek uitgegeven over de Antwerpse NMVB-lijnen, inclusief koersborden en films. Vzw Poldertram zorgt voor een gepaste lay-out en verlicht het geheel met tientallen zeldzame foto's en postkaarten.

"De Buurtspoorwegen in de provincie Antwerpen – de tramlijnen in een notendop".

Offset vierkleurendruk, 124 pagina's, glanzend papier, soepele kaft, inclusief overzichtskaartje. De prijs bedraagt 28€ (+ 4€ verzendingskosten voor België, betaling via bankrekening 737-0221699-97 van vzw Poldertram.

**Uitzonderlijk voor VeBOV-leden: tot 15 april 2010 slechts 25€+ 4€ porto.**



*Onze 7386 naast Hermelijns 7214, of zowat een eeuw tramgeschiedenis aan de vernieuwde terminus van Silsburg. Foto Luc Couscheir.*



*Als smaakmaker, hierbij alvast de cover van het hiernaast besproken boek.*

