



RAIL-REVUE

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

Zevenentwintigste jaar – Nr. 3

Juli – Augustus - September 2012

ISSN 0773-0713

Afgiftekantoor: Wilrijk 1

P208887



COLOFON

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

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

Secretariaat: Jan Vandecandelaere, Vredestraat 21, 8750 Wingene

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

Vormgeving: Erik Heylen

Verzending: Luc Couscheir

Overname van gegevens is toegestaan mits bronvermelding.

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

Inzenders blijven verantwoordelijk voor de door hen ingezonden artikels.

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

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

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

Lidgeld 2012: België 23€, andere landen 27 €

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

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

INHOUD VAN DIT NUMMER

Colofon	2
Verenigingsnieuws	3
Herinneringen aan de AR's (deel 5)	4
Een tram kruist de autoweg	6
Politieverordening	7
Spoorwegen	8
Stads- en streekvervoer	13
Starten, gieren, brullen	18
Seininrichting NMBS	20
Telegrafische afkortingen bij de NMBS	21

Werkten mee aan dit nummer:

Raf Bonte
Eddy Cassiers
Walter Ceulemans
Jacques Cohn
Luc Couscheir
Erik Heylen
Robert Morren
Jacques Peeters
Noël Suys

Afsluitdatum voor redactionele bijdragen volgend nummer: **15 november 2012**

XPO
YOUR PRINTROOM
Vredebaan 5 - 2640 Mortsel 03/440.74.47
www.xpo.be info@xpo.be print@xpo.be
Ma - Do 9u - 18u & Vr 9u - 13u



VERENIGINGSNIEUWS

Maandelijksse bijeenkomsten

Na een hopelijk voor iedereen aangenaam verlopen vakantie, heten we u opnieuw hartelijk welkom op onze maandelijksse bijeenkomsten in zaal "Paroza" te Berchem.

- 28 september 2012 Rudy Van Iseghem met beelden van diverse speciale tram- en trolleyritten.
- 26 oktober 2012 Erik Heylen brengt voor ons de seininrichting bij de spoorwegen in woord & beeld.
- 23 november 2012 Eddy Cassiers brengt ons deel 2 over Oostenrijk (met veldbaan item, trams en helikopters!).
- 21 december 2012 Roger Stouthuysen presenteert ons een rondgang langs Belgische regionale spoorwegmusea. Let op de datum wegens eindejaar, dus niet op 28 december.

Agenda

Mogen we andere gelijkgestemde verenigingen er nogmaals op wijzen dat we in deze rubriek graag plaats maken om hun evenementen gratis aan te kondigen. Deze moeten natuurlijk wel tijdig (zie datum deadline) bij ons toekomen.

- 6 en 7 oktober 2012:

Het Brusselse trammuseum MSVB in Woluwe sluit op een grandioze wijze zijn 30^e seizoen af. Op zaterdag 6 oktober is er een speciale dag in het teken van "60 jaar PCC in Brussel". Vedetten zijn de 5001, 5018, 7047, 7065, 7093, 7171 en de 7500, aangevuld met het Haagse stel 1308+2104.

- Zaterdag 6 oktober 2012

10 uur: opening museum met een rommelmarkt waaraan de diverse zusterverenigingen deelnemen. Ook VeBOV is met een stand aanwezig.

10-13 uur: tentoonstelling van de PCC's op de koer voor het museum.

13 uur: De PCC's rijden tussen de normale trams van lijn 44 een rit tussen Woluwe en Tervuren.

Tussen 14.30 uur en 19 uur rijden de 7047, 7093 en HTM 1308+2104 ritten tussen Montgomery en Tervuren; de 7065, 7171 en 7500 tussen Montgomery en Stokkel. Op de koer staan de 7016 en 7126 en de 7169 is vrij toegankelijk.

- Zondag 7 oktober 2012

10 uur: opening museum en rommelmarkt zoals op zaterdag.

10 uur: tentoonstelling op de koer van de diensttrams.

15 uur: grote parade van de diensttrams, van oud naar nieuw. Meer dan 20 trams die soms al 35 jaar niet meer reden, doen dat vandaag. De lijst ziet er als volgt uit (onder voorbehoud):

Barnum 95 uit 1904, mw 272 + bw 289, zandstrooier 55, dépanneur 7, sneeuwveger 16, mw 33 + bw 131 + 123, mw 46 + slijpwagon 145, mw 59 + bw 115, dépanneur 2, tweerichting PCC 7055 + bw 116, werktrein Windhoff, mw 261 (met spoorwegbuffers), mw 269, tractor "Titine" en wegvoertuigen 2, 70, 13 en 424.

Een unieke gelegenheid om deze rariteiten te kunnen zien.

Kalender 2013

Onze vrienden van TRAM 2000 geven opnieuw een kalender uit met prachtige tramfoto's. Van de in totaal 17 foto's zijn er 13 met oude trams uit de diverse Belgische steden. Geïnteresseerden betalen 14,90 € (binnenland) of 18,40 € vanuit het buitenland op rekening BE44 0012 7798 9245; BIC code GEBEBEBB ten name van Tram 2000 asbl, Rue Abbé Heymans, 15 te 1200 Brussel. Ook rechtstreeks te koop in het trammuseum van Woluwe en bij ASVi.

SPECIALE RIT met NIEUWE HERMELIJN

Op zaterdag 20 oktober bent u allen welkom op een lange tramrit langs de Antwerpse tramlijnen. De rit brengt ons langs alle nieuwe realisaties die de laatste jaren in dienst werden genomen. We rijden ook langs de pas op 1 september 2012 gewijzigde lijnen of lijngedeelten. Vele fotostophalten zijn voorzien op diverse uitwijksporen en sporen die normaal niet door lijndiensten bereden worden.

We vertrekken om 10 uur vanaf het Koningin Astridplein. De tram wacht de deelnemers op langs de kant van het Centraal Station, op het extra spoor. Het einde van de rit is omstreeks 15.30 uur, eveneens aan het Centraal Station.

Er is tijd voorzien voor een middagpauze, maar we raden de deelnemers ten stelligste aan om zich van een picknick te voorzien. Bijkomende informatie over het Antwerpse trammet ontvangt u op de tram.

Belangstellenden storten bij voorkeur het bedrag van 12 € op VeBOV rekeningnummer BE10 0000 4667 6804; BIC code BPOTBEB1. In het vak mededeling vermeldt u "Hermelijn" en uw lidnummer. Uw betaling moet ten laatste bij ons binnen zijn op 10 oktober 2012.

In voorverkoop betaalt u slechts 12 € !

U kan ook nog ter plaatse, bij het opstappen, het bedrag van 15 € betalen.

VeBOV richt deze rit in samen met BTTB en ook leden van andere verenigingen zijn vriendelijk uitgenodigd. Het spreekt voor zich dat er per persoon maar één enkele maal moet ingeschreven of betaald worden.

Indien het kwantum van 7 personen/vierkante meter bereikt wordt, zijn we genoodzaakt het bordje "volledig bezet" te hanteren.

Foto voorpagina:

Met de aflevering van de locomotiefreeksen 18 en 19 gaan er ook vele oude reeksen volledig uit dienst of wordt hun inzet tot het minimum beperkt. Zo ook met de reeks 23. Reden om afscheidsritten in te richten. TSP deed dit op 23 juni 2012 met een trein bestaande uit twee 23-ers en vier K1 rijtuigen. In Binche werden de twee locomotieven 2364 en 2365 even naast elkaar geplaatst.

Foto: Jacques Peeters.

Foto achterpagina bovenaan:

Slechts met mondjesmaat komen in Antwerpen de nieuwe Hermelijntrams met elektronische bestemmingsaanduiders in dienst. Vooraf worden ze aan uitgebreide tests en bijhorende proefritten onderworpen. We zien hier de 7279 tijdens zo'n proefrit op de Bredabaan op 12 september 2012.

Foto: Eddy Cassiers.

Foto achterpagina onderaan:

Blijkbaar onverslijtbaar zijn de Van Hool A 120 autobussen. Ze worden dan ook nog steeds dagelijks ingezet in en rond hun thuisbasis, de regio Charleroi. Of geven de chauffeurs misschien de voorkeur aan deze oudjes boven de nieuwste wagens? Jongere autobussen van Franse makelij, de R 312 van Renault zijn ondertussen al grotendeels afgevoerd. De 7276 is inmiddels al meer dan 23 jaar oud. Het lukte Walter Ceulemans om op 9 februari 2012 oud en nieuw te fotograferen aan Beaux-Arts.

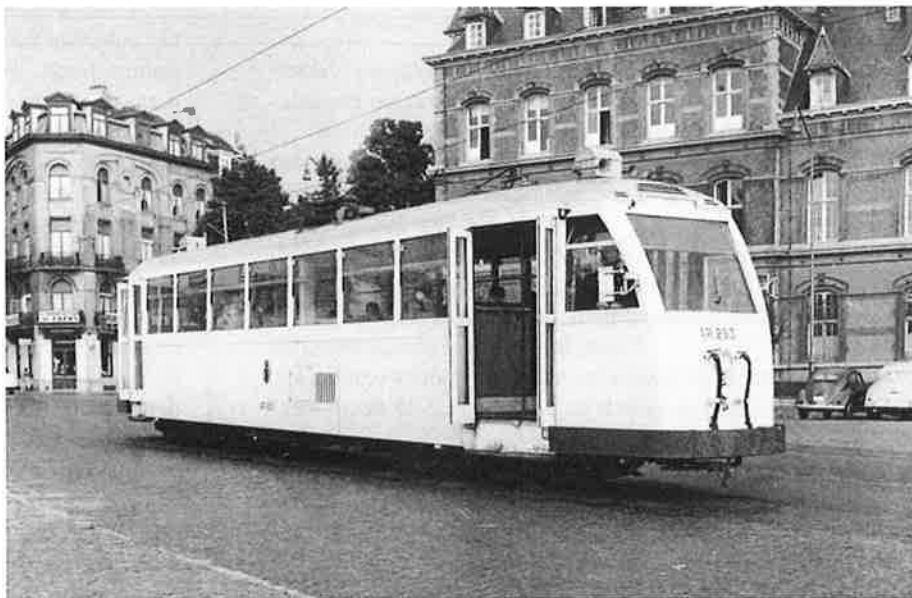
Herinneringen aan de AR's van de Buurtspoorwegen

(deel 5 vervolg van RR 2011/3, p. 4-7)

© Foto's en tekst: Jacques Cohn

FOTO 37

*Er bestaan maar weinig foto's van het eindpunt aan het Brusselse Daillyplein voor de AR-lijnen naar Tienen en Sint-Truiden. Hier staat de AR. 293 op dit plein, in 1955, het enige jaar van bestaan van deze weinig gekende **directe** verbinding.*



N.v.d.r.: ten gevolge van plaatsgebrek in RR 2011/3 konden we deze drie foto's niet publiceren. Met deze foto's en nog enkele extra's op de volgende pagina hopen we dit nu te hebben rechtgezet.

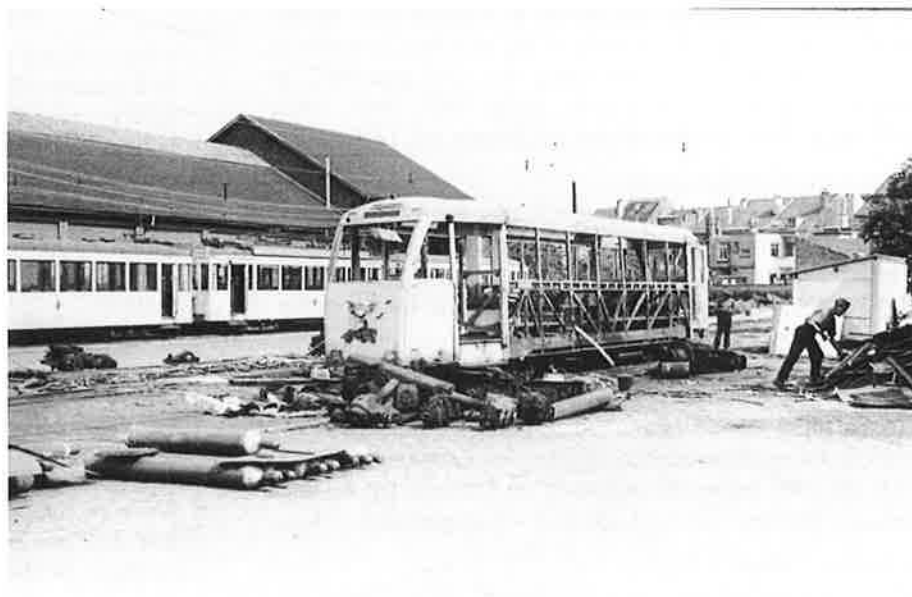


FOTO 38

Het droevige einde van de AR. 292, op een zijspoor van de stelplaats Evere in juni 1953.

FOTO 39

In 1947 liet de NMVB nog vier ART's bouwen. Dit waren de zware 2-assers genummerd 297-300. Bij behoefte trokken ze ook wel reizigerstreinen, zoals hier, op een buitenlijn van Tournai met twee bijwagens, in maart 1955. De ART 300 bleef door ASVi voor het museum bewaard.



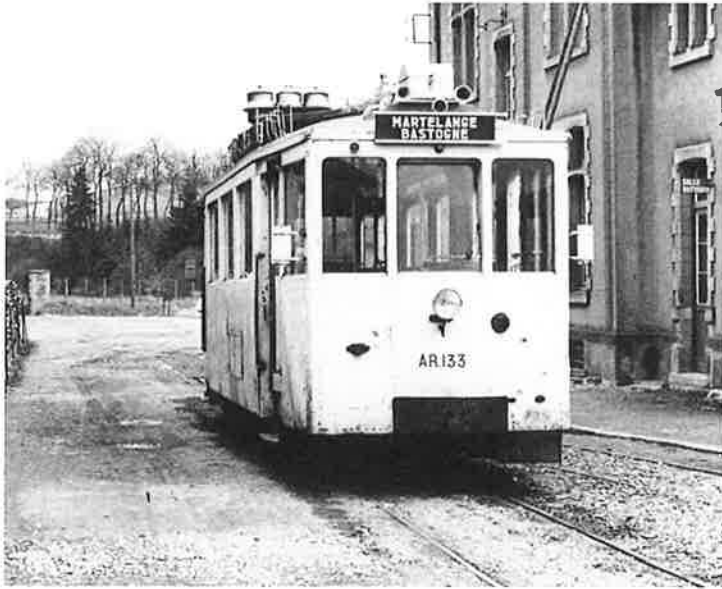


FOTO 40

De AR 133 staat aan zijn eindstation in Bastogne. Het is maart 1960.

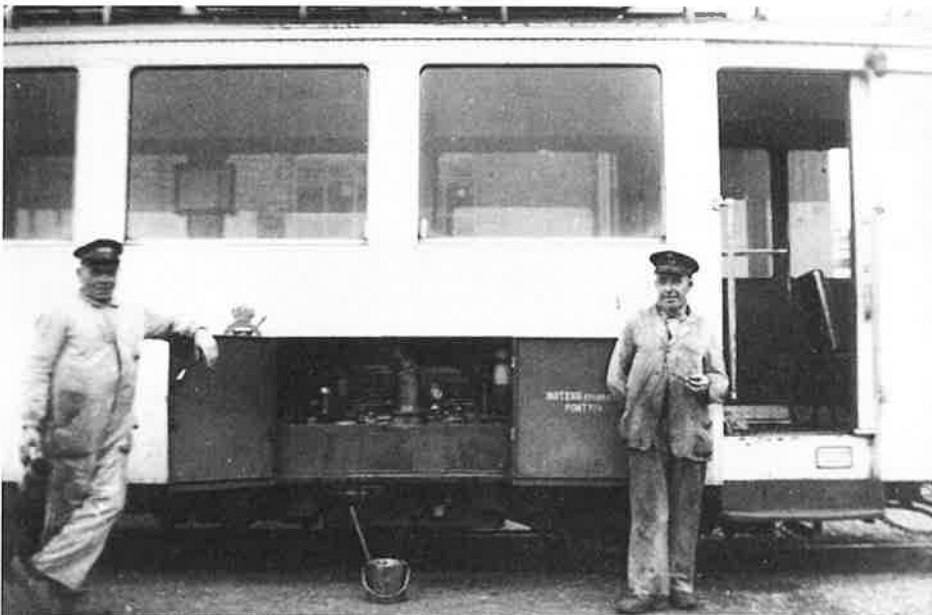


FOTO 41

AR 259 in het depot Forville in de provincie Namur. De twee onderhouds-werkers poseren voor onze fotograaf.

We schrijven 1953. Bijna 60 jaar geleden. Op het geopende luik staan enkele aanduidingen betreffende de anders verborgen onderdelen. We lezen "moteur" (motor) en "pont" (brug).

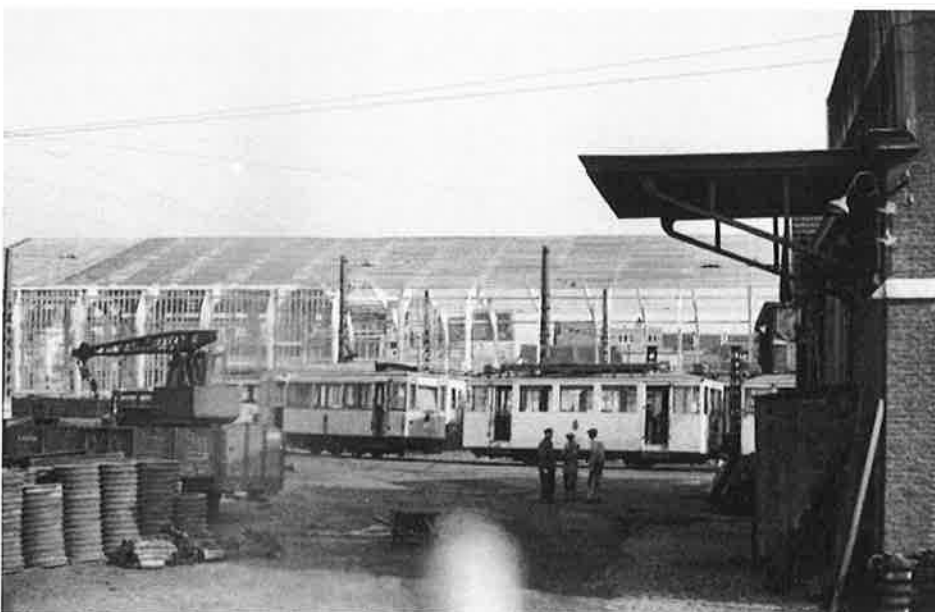


FOTO 42

Nog een laatste (?) foto van een AR. Ditmaal de 278 in de Brusselse stelplaats van Het Rad. Verder is op de foto nog een elektrische 2-asser en een kraanwagen (A 20354) te zien. Achteraan is de grote loods in aanbouw voor een bouwfirma.

Een TRAM kruist de AUTOWEG!

Nog even naar onze Nationale Maatschappij Voor Buurtspoorwegen. We willen ons alvast excuseren voor de kwaliteit van de foto, maar deze is afkomstig uit een Franstalige krant en lang voor het digitale tijdperk werd ontdekt. Wat wel belangrijk is, is wat we te zien krijgen. We bevinden ons hier op de autoweg Brussel – Oostende amper enkele weken voor het vak Wetteren – Sint-Denijs-Westrem in 1954 in gebruik werd genomen. In de buurt van de afrit Wetteren kruiste daar toen nog de buurtspoorweglijn vanuit Wetteren en Merelbeke naar Sint-Lievens-Houtem en Zottegem. De lijn Merelbeke – Sint-Lievens-Houtem werd nooit geëlektrificeerd en werd afgeschaft op 2 oktober 1954. In de herfst van 1954 kruist hier een tramstel de toen nog voor het autoverkeer gesloten autoweg. We zien naast een ladderwagen ook nog een werkman boven op een ladder. De masten (geen bovenleiding) hebben een rood/wit zebra-motief en we bespeuren met veel goede wil zelfs signalisatielichten. Was men hier dan toch een verkeerslichtsignaal aan het plaatsen, zoals er toen ook één bestond tussen Amsterdam en Utrecht?

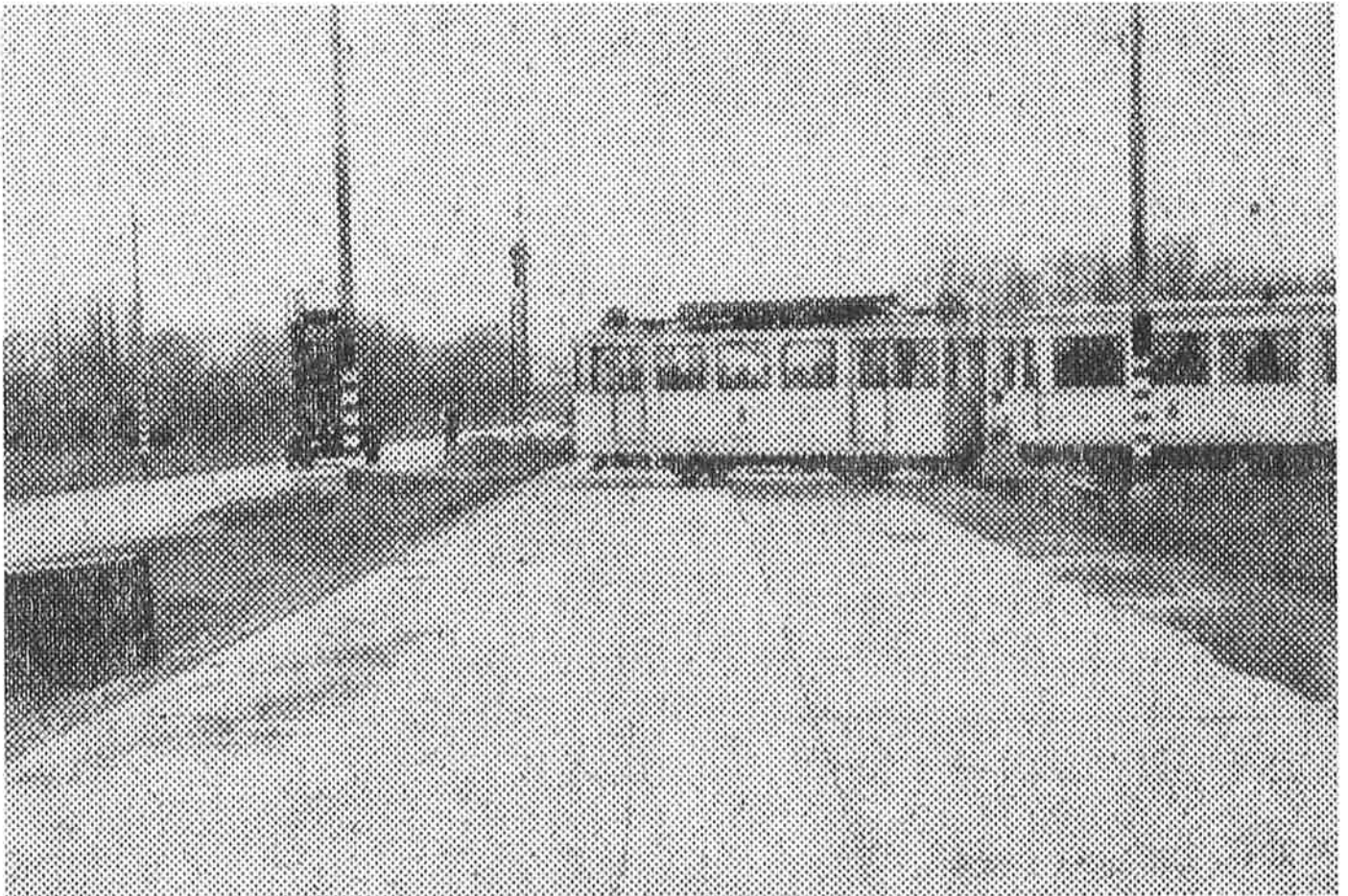


Foto uit het archief van Jacques Cohn.

SPECIALE RIT MET HERMELIJN OP ZATERDAG 20 OKTOBER 2012 IN ANTWERPEN

De rit brengt ons langs de nieuwe realisaties die de laatste jaren in dienst werden genomen op het tramnet van Antwerpen.

Meerdere fotostops worden voorzien. Deelnameprijs in voorverkoop 12 €.

Voor inschrijving zie hiervoor op pagina 3.

POLITIEVERORDENING

PROVINCIEBESTUUR van ANTWERPEN KABINET

Op bevel van de Duitse overheid heb ik de eer de hieronderstaande verordening mede te deelen.

Antwerpen, 13 Juli 1942.
De Gouverneur a. i.,
J. GRAULS

POLITIEVERORDENING

betreffende het gebruik van tram en buurttram en het bezoek van schouwburgen, cinema's en andere openbare inrichtingen en manifestaties door Joden in de provincie Antwerpen.

Op grond der mij door den Militairen Bevelhebber in België en Noord-Frankrijk verleende macht, verorden ik voor de PROVINCIE ANTWERPEN hetgeen volgt:

Par. 1

Joden (par. 1 van de Jodenverordening van 28-10-1940 VO. Bl. van den Militairen Bevelhebber 20. Uitgave Nr. 1) mogen alleen het voorste platform van den eersten aanhangwagen der tramwegen gebruiken, voor zoover er plaats beschikbaar is.

Par. 2

Het is aan Joden verboden buurttrams te gebruiken. Uitzonderingen kunnen toegestaan worden aan Joden die hun woonplaats buiten Antwerpen hebben.

Par. 3

Het is aan Joden verboden schouwburgen, cinema's en andere openbare inrichtingen en manifestaties te bezoeken.

Par. 4

Overtredingen dezer verordening worden bestraft overeenkomstig par. 4 van de Kriegs-
onderstrafrechtsverordnung van 17-8-1938-RGB1. 1939 IS. 1455.

Par. 5

Deze verordening wordt van kracht op den dag der bekendmaking.

Antwerpen, 12 Juli 1942.
FELDKOMMANDANTUR 520.
1945

(get.) NADROWSKI
KOLONEL EN BEVELHEBBER.

À partir de l'été 1942, il est interdit aux Juifs d'Anvers de fréquenter les salles de spectacle et d'utiliser certains trams.

(Collection Ceges)

Document uit het archief van de auteur, verzameling Ceges.

Ik heb heel toevallig het document hierboven ontdekt. Het zal zelfs oudere tramvrienden weinig bekend zijn, dat er slechts 70 jaar geleden "per Politieverordening" !!, door het kabinet van het Provinciebestuur van Antwerpen !! aan een gedeelte van de burgerbevolking, voornamelijk vrouwen en kinderen, werd verboden om bepaalde Antwerpse trams te gebruiken, onder dreiging van harde straffen (deportatie) in geval van overtreding (zie artikel 4).

Bravo, in feite bestond er toen in zekere zin een verlengde lijn 2: Pelikaanstraat (diamantwijk) – Auschwitz.

Het heeft me steeds benieuwd of het toenmalige Provinciebestuur !!, deze verordening ooit heeft ingetrokken !!, of men soms nog steeds bij die hoge heren en dames achter de Duitse bezetter, staat te schuilen...

Inderdaad, vele protesten zijn er blijkbaar niet geweest, en zeker niet vanuit de kant van het koninklijk paleis of vanwege het hoogheilig kerkbestuur.

Want ook dit hoort bij het verleden van de Antwerpse tram.

SPOORWEGEN



Materieel

Reeks 11

Na het onttrekken van deze machines uit de Benelux-dienst, worden deze locs enkel nog ingezet voor het slepen van P-treinen van en naar Brussel. Opvallend is het hoog aantal defecten waarmee deze reeks geconfronteerd wordt. Dit is evenwel toch begrijpelijk. Van hun generatie (de reeksen 11/12/21 en 27) zijn zij de kampioen van het aantal afgelegde kilometers. In de Benelux-dienst kon het aantal afgelegde kilometers gauw oplopen tot boven de 20000 km/maand of jaarlijks zo'n slordige 200000 km! Er werd toen veel geëist van deze eerder zwakke machines, waarbij er bovendien niet erg zachtvaardig mee gereden werd: steeds op de baan tegen maximale snelheid en maximale trekkracht was toen de slogan! Dat ze vroegtijdig versleten zijn is dus eigenlijk eerder normaal te noemen. Het ligt in de lijn der verwachting dat deze 12 eenheden veel kans maken op een definitieve buitendienststelling als de levering van de reeks 19 wordt afgerond.

Reeks 12

Officieel zijn deze tweespannige machines, bouwjaar 1986, nog in dienst voor NMBS Logistics. In de praktijk worden de 12 eenheden nog maar weinig gebruikt. Vele locs staan werkloos in de rij te wachten tot er nog eens een opdracht te vervullen valt. Ze worden nog ingezet vanuit Antwerpen-Noord en Gent-Zeehaven. Geruchten doen de ronde dat men deze machines, die nog in een redelijk goede conditie verkeren, wil verkopen. Hun diensten werden overgenomen door de reeks 13.

Reeks 20

Na het buiten dienst zetten van de reeksen 23 en 26, is ook al een deel van de 25 stuks tellende reeks zesassers aan de zijlijn geplaatst. Ook hier is de reden het doorschuiven van nagenoeg de volledige reeks 13 naar de goederenafdeling NMBS Logistics. Enkele van de laagstgenummerde blijven echter nog nodig voor het slepen van de internationale treinen richting Zwitserland. De 2001 tot 2007 bezitten daarom het Luxemburgse Memor 2 beveiligingssysteem, noodzakelijk tussen de Belgische grens en Luxemburg.

Eind mei 2012 stonden er al een flink aantal locs niet meer onder draad te wachten op definitieve buitendienststelling. Het betrof toen de 2002, 2009, 2014, 2015, 2016, 2018, 2022 en 2025. Einde juli kwam daar nog de 2001 bij.

De reeks 20 was zonder meer de kampioen van de trekkracht en kwam bijzonder goed tot zijn recht na het langer en dus zwaarder maken van de goederentreinen zoals we die vandaag kennen. In de beginperiode waren dit echter nogal eens zorgenkindjes. Het heeft een hele tijd geduurd voor de oppuntstelling van de reeks 20 optimaal was. Dit kon namelijk het best al rijdende gebeuren, wat bij menig lezer wel de wenkbrauwen zal doen fronsen.

SPOORWEGEN

Reeks 77/78

Ten gevolge van de aanhoudende recessie is het aantal diensten van deze diesellocs sterk teruggevallen, zowel wat het rangeerwerk betreft als het slepen van treinen. Van de 170 machines blijken er tussen de 20 en 50 eenheden vrijwel constant op overschot te zijn. Door de slechte financiële toestand waarin NMBS Logistics verkeert, staat een flink aantal van deze machines op de nominatie voor verkoop. Het hele verkoopverhaal wordt hierbij nauwlettend in de gaten gehouden door concurrent Crossrail, dat niet zal aarzelen om aan Europa te signaleren of er in dit geval geen sprake is van ongeoorloofde staatssteun. Wordt zeker vervolgd.

Reeksen 18 en 19 (rechtzetting en aanvulling)

Op blz. 10 van ons vorig nummer deden we melding van een stel M6 rijtuigen met daaraan gekoppeld een loc reeks 19. Dit was toen een weinig voorbarig. Onze correspondent had deze combinatie weliswaar gezien maar zonder dat het locomotiefnummer zelf zichtbaar was en daardoor een ietwat voorbarige conclusie getrokken. Het is wel de bedoeling dat we de combinatie van reeks 19+M6 in de toekomst zien rijden op de Belgische sporen. Hiertoe krijgen die 24 locs een GF-koppeling. In afwachting van de homologatie wordt momenteel met volgende samenstelling gereden op de IC-E Knokke / Blankenberge – Brussel – Tongeren (werkdagen) en tot Genk / Liège-Guillemins (weekeinde): reeks 18 + M6 rijtuigen + M6 rijtuigen + reeks 18.

De twee stuurstandrijtuigen M6, met GF-koppeling, worden met elkaar verbonden of gescheiden. De twee locs reeks 18 bevinden zich steeds aan het uiteinde van een samengestelde trein. Inmiddels zijn de eerste locs reeks 19 wel degelijk opgedoken. Zo werd op 25 juli 2012 de 1904 met een stam 111 in Liège-Guillemins opgemerkt voor een proefrit.

De locomotiefreeks 19 werd op 22 juni gehomologeerd door de overheidsinstantie die instaat voor het homologeren van spoorwegmaterieel en veiligheidscertificaten. Het is hierbij evenwel nog verboden om de GF-koppeling te gebruiken met dan weer de uitzondering dat ze wel mag gebruikt worden bij evacuatie (wegslepen) van een defecte machine.

De hele reeks 18 mag ook nog langs de fabriek van Siemens in München. Zo gaat men op elk wiel een remsblok plaatsen om het loopvlak te reinigen en een beter elektrisch contact te verkrijgen. Een andere belangrijke wijziging betreft de ventilatie van de elektrische reostatische rem die nu op zijn zachtst gezegd voor nogal wat herrie zorgt. Er komt ook een geupdated computerprogramma plus nog een 100-tal kleinere aanpassingen. Per locomotief zijn een zestal weken voorzien.

Desiro reeksen 08000 en 08500

Mondjesmaat zijn ze aan te treffen in ICT-treinen zoals de Blankenberge – Antwerpen of op lijn 25. Tussen Dinant en Houyet rijdt soms een tweespanningsstel reeks 08500.



*Op 28 juni 2012 sleept de 2013 een reeks zelflossers voorbij het station van Haacht op lijn 53. Het is niet zeker of de 2013 ook het jaartal 2013 bereikt. Bijna de helft van de reeks 20 staat op non-actief door de verschuiving van een groot deel van de locs reeks 13 naar de goederenafdeling.
Foto: Erik Heylen.*



*De inzet van de reeks 12 bevindt zich in een uitdoofscenario. Vele machines brengen de dag door op doodsporen, wachtend tot er toch nog iets van ze wordt verwacht. Op 18 juli 2012 staan te Gent-Zeehaven twee zulke machines, met de 1207 op kop, te wachten op werk. Ook voor deze reeks zal het lijden niet lang meer duren.
Foto: Erik Heylen.*



*De reeks 23 rijdt nu toch zijn laatste kilometers. Hoog tijd dus voor een afscheidsrit. TSP deed het op 23 juni 2012 met de 2364 en 2365 plus vier KI-rijtuigen.
Familleureux, 23 juni 2012, foto: Jacques Peeters.*

Vervanging spoorbruggen Duffel lijnen 25 en 27

Dit werk loopt stilaan naar zijn einde toe. Lijn 25 werd al op het einde van 2011 afgewerkt. Op de naastliggende lijn 27 was de brug over de Stockletlaan vier weken sneller afgewerkt dan voorzien ondanks dat men wegens de felle vrieskou in februari twee weken later begonnen was. Van de brug over de Mechelsebaan had men al vorig jaar het nieuwe landhoofd kant Mechelen gebouwd. Na het verleggen van een belangrijke middendruk aardgasleiding volgt nu het landhoofd langs de kant Antwerpen. Tot nu toe was dit de toegang tot de werf. Later volgen dan de prefabbrugdekken. Ondertussen werden ook al de nieuwe bovenleidingportieken geplaatst. Als alles vlot blijft verlopen kan het 1,5 km lange nieuwe baanvak tegen het jaareinde in dienst komen. Eerst het spoor A naar Antwerpen, daarna spoor B naar Mechelen. Pas daarna kan men beginnen met de afbraak van de oude Netebruggen die vele jaren dienst deden als "snelheidsremmer" op deze drukke lijnen. Als toemaatje wordt de fietsostrade tussen Berchem en Nekkerspoel vervolledigd. De totale kostprijs van dit werk in Duffel is 32,541 miljoen € en wordt geklaard in 1461 werkdagen. Gestart werd er op 16 april 2009. Als ook de nieuwe signalisatie in dienst komt na de overname door de EBP 5 van Mechelen van de oude All-Relais Blok 9 van Kontich, kan de lijnsnelheid van lijn 25 tussen Kontich en Mechelen verhoogd worden van 140 naar 160 km/uur.

Liefkenshoek spoorverbinding

Een belangrijk bouwwerk is deze nieuwe tunnel onder de Schelde in het Antwerpse havengebied die de verbinding vormt tussen de spoorbundel Kallo-Zuid in de Waaslandhaven en het vormingsstation Antwerpen-Noord. Van deze 16,2 km lange verbinding zijn de ruwbouwwerken aan de tunnel inmiddels beëindigd en is men ook al volop bezig met de afwerking van de aansluitende baanvakken. Er zijn al bovenleidingmasten geplaatst en ook de eerste seinen verschenen op de nog spoorloze bedding.

De belangrijkste kunstwerken zijn de Liefkenshoektunnel onder de Schelde met twee afzonderlijk geboorde tunnels van zo'n 6,750 km en de 1,2 km lange Beverentunnel. Dit exemplaar werd al in 1978, dus 34 jaar geleden, samen met een tunnel voor het autoverkeer in het droge gebouwd. Hierboven werd later de Kallosluis gebouwd, de verbinding tussen de rivier en de achterliggende dokken. De toenmalige bewindvoerders voerden de toen al geplande spoortunnel onder de Schelde af onder het mom van de te verwachten te geringe goederentrafiek op de linker Scheldeoever. Men moest maar voort met de afhandeling van de treinen in Gent-Zeehaven, zo'n 40 km verder.

De Liefkenshoektunnel daarentegen werd toentertijd dan weer enkel voor het autoverkeer gebouwd. De nog steeds onderbenutte autotol tunnel krijgt er binnenkort dan toch een treinvariant bij.

En er is nog een derde klein broertje op de spoorverbinding. Dit is het 75m korte tunneltje onder de A12 snelweg ter hoogte van de Hoge Maay. Deze kunstmatige afvalberg is

trouwens het hoogste punt van de provincie Antwerpen. Even verder sluit de verbinding dan aan op het rangeerstation van Antwerpen-Noord. Vanaf het voorjaar 2014 wordt het traject ingereden en getest. In de zomer is de inhuldiging voorzien. Vanaf dan kan de Kennedytunnel ontlast worden van de ongeveer 100 goederentreinen die er dagelijks passeren. Dit zal ook een positieve weerslag hebben op het reizigersverkeer van de drukke spoorlijn Antwerpen – Gent en verder naar de Kust en Frankrijk.

De tunnelkokers zijn afgewerkt met brandwerend materiaal, branddetectie, camera's, een schuimblusinstallatie en een krachtige ventilatie om rook en warmte af te voeren. (Een gat in de tunnel maken en blussen met Scheldewater was geen optie). Er zijn evacuatieschachten en dertien verbindingen voorzien tussen de beide kokers.

Het prijskaartje of beter de prijskaart: het hele project kost 690 miljoen €. De Vlaamse regering betaalt 107 miljoen €, Infrabel investeert 75 miljoen € in sporen, bovenleiding en signalisatie en betaalt vervolgens jaarlijks tot 2051 nog eens 50 miljoen € als bijdrage aan de projectvennootschap LOCORAIL in een publiek-private-samenwerking (p.p.s.-constructie).

Nieuwe stations

- Mons (Bergen)

In deze Waalse stad is dit voorjaar de bouw begonnen van een totaal nieuw station, ontworpen door de Spaanse architect Calatrava, die ook het nieuwe station Liège-Guillemins heeft ontworpen. Het station van Mons zal wel wat bescheidener van omvang en prijs zijn. Men is begonnen met de bouw van een voorlopig station. Hiervoor gebruikt men de containers die ook enkele jaren in Luik dienst deden. In feite een soort van recyclage. Er komt ook een tijdelijke voetgangersbrug die de tunnel vervangt. Tijdens de herbouw zijn er telkens twee van de normaal zeven perronsporen buiten gebruik. Op het stationsvoorplein komt er een voorlopig autobusstation. Met het ingaan van de nieuwe dienstregeling in december vangt men met de afbraak van het oude stationsgebouw aan met uitzondering van de oude blokpost 27 die nog een tijdje in dienst blijft, tot de activering van de nieuwe EBP 27 voor sommige seinsecties.

- Blankenberge

Van dit Kuststation is het gebouw uit 1934 ook dringend aan vervanging toe. Volgens de NMBS voldoet dit gebouw niet meer aan de eisen van de moderne reiziger. De handelszaken die thans in het stationsgebouw gevestigd zijn, waaronder een modeltrein expo, zullen binnen afzienbare tijd een andere stek dienen te vinden.

- Gent Sint-Pieters

Bij elk bezoek aan deze megawerf valt er wel een nieuwe bouwkrater te ontdekken of is er uit een andere een torengedebouwen verrezen. Op zondag 16 september konden 500 bezoekers een deskundig begeleide wandeling maken op dit bouwterrein.

Diabolo

Op donderdag 7 juni 2012 werd de nieuwe spoorlijn officieel geopend door Koning Albert II en de nodige personaliteiten van de Vlaamse en de federale regering en de toplui van de NMBS. Opmerkelijk was dat de Koning werd aangevoerd met het nieuwe meetrijtuig voor ETCS en TBL1 installaties, de EM 202. Infrabel liet dit bouwen bij Geismar, in Italië. De Koning was pas opgestapt aan de nieuwe vertakking Machelen-Zuid.

Op zaterdag was het dan opendeur voor het grote publiek en waren er pendelritten op het 4 km lange baanvak tussen de Luchthaven en Machelen-Zuid. Hiervoor moest wel op voorhand gereserveerd worden, maar deze reizigers ontsnapten wel aan de Diabolotoeslag van 4,30 €. De nieuwe lijn 25N tussen Mechelen en Schaarbeek ligt voor een groot gedeelte op de middenberm van de E19 autostrade. Vanaf 10 juni werd de reguliere dienst gereden. Op werkdagen is dat één rechtstreekse trein per uur vanuit Antwerpen Centraal via Mechelen, de Luchthaven en Leuven naar Landen, in feite de vroegere IC Q. Deze reed tot dan via Mechelen Nekkerspoel en lijn 53 met stop in Haacht tot Leuven en werd nu dus verlengd tot Landen. Hij neemt hiermee vanaf de Luchthaven het gedeelte van de vroegere IR i uit De Panne over. De tweede trein op werkdagen is diezelfde IR i die nu vanaf de Luchthaven verder rijdt tot Mechelen.

In de weekends en op feestdagen rijdt de L-trein vanuit Antwerpen Centraal nu verder naar de Luchthaven. Hiervoor moest men geen extra stel inzetten want deze trein stond tot dan liefst 32 minuten stil in Mechelen. De rit van 15 km tussen Mechelen en de Luchthaven vergt 11 minuten.

De tweede trein in de weekends is de vroegere IR o Brussel-Zuid - Luchthaven die nu verder rijdt tot Mechelen.

Op alle dagen rijdt ook de Thalys van en naar Nederland via de nieuwe lijn 25N.

Op de IR q en de L-treinen rijden in de week de AM80 (Breaks), op de IR i gebruikt men de AM 96 (Deense neuzen) en in de spits, trek- en duwtreinen met M6 rijkundigen, getrokken door een loc reeks 18. In de weekends wordt de IR o normaal gereden met de klassieke (gemoderniseerde) motorstellen reeksen 600 en 700. De rijtijd van Antwerpen Centraal naar de Luchthaven met de IR q op werkdagen is 34 min. inclusief de twee stops in Berchem en Mechelen. In de weekends met de L-trein is het 45 min.

De Thalys heeft nu 35 min. nodig tussen Brussel-Zuid en Antwerpen via de lijnen 36N, 25N en 25. Dit is een winst van 4 min. In de andere richting bedraagt de winst liefst 5 min. Helaas is de totale reistijd tussen Amsterdam en Paris nog altijd 3u19. De winst is teloorgegaan op andere trajectgedeelten en stops. Dit is de enige treindienst die de volledige nieuwe lijn bedient. De reden hiervoor is dat deze dienst rechtstreeks aansluit aan de juiste zijde van de noord-zuidverbinding te Brussel. Treinen tussen Charleroi (lijn 124) naar Antwerpen via de lijn 25N zouden ergens de hele spoorbundel moeten kruisen met wellicht grote hinder tot gevolg. Een Thalys via lijn 25N komt meteen op de juiste sporen 5 en 6 van de noord-zuid terecht en kan ook verder naar lijn 96N en Paris zonder gelijkgrondse kruisende bewegingen.

Even vermelden dat het vroeger ook mogelijk was om vanuit Antwerpen rechtstreeks naar de luchthaven te sporen, zonder onderweg van front te wisselen. Dat ging dan over de lijnen 25 of 27, 26/1, 26, 36/1, 36 en tenslotte 36C. Uiteraard was men dan wel een kwartier langer onderweg en liepen ook de

kilometers verder op. Maar dat deze verbinding mogelijk was, bewees de ARDENNER, een toeristische treindienst vanuit Luxembourg naar Antwerpen, die echter al vele jaren geleden ter ziele is gegaan. Deze trein had echter geen stop op de Luchthaven.

Infrastructuur lijn 25N:

Eigenlijk hoort hetgene wat volgt thuis in het hoofdstuk infrastructuur, maar beschouw het maar als verduidelijking op het voorgaande.

Km 0 van lijn 25N ligt officieel aan de vertakking (Y) Albertbrug van de lijn 36N in Schaarbeek. Dat is ongeveer ter hoogte van het oude locomotievendepot.

Hier gaat het met een fly-over via een 820m lange en 20m hoge Iris-viaduct over het sporencomplex en de werkplaats Infrabel naar de middenberm van de E19. Aan km 5,1 van de lijn 25N heeft men de vertakking Machelen-Zuid. Van hier kan men ook via de verbindingslijn 36C/2 naar de Luchthaven. Aan km 7,3 is de vertakking Machelen-Noord met de lijn 36C tussen Zaventem en de Luchthaven. Aan km 17,6 is er de vertakking Abeelstraat (Mechelen) en sluit lijn 25N aan bij de oude lijn 25, (km 19). Op de verbindingen naar de Luchthaven heeft men nog de vertakking naar Brucargo waar de takken 36C/2 en 36C bij elkaar komen.

Lijnsnelheden lijn 25N en aansluitende vakken:

Er zijn twee snelheidsregimes. Van Schaarbeek Albertbrug tot de vertakking Machelen-Zuid is de toegelaten snelheid 120 km/uur. Vanaf hier tot juist voor de vertakking Abeelstraat is de maximum snelheid 160 km/uur. Dit is het gedeelte op de middenberm van de E19. De trein is hier dus ongeveer 40 km/uur sneller dan de auto, voor zover deze al niet stilstaan in de file. Op het laatste stuk tot Mechelen ligt de snelheid op 90 km/uur. Op de verbinding tussen lijn 36 en de Luchthaven en op het nieuwe baanvak van lijn 36C/2 naar lijn 25N mag er 90 km/uur gereden worden.

De verbindingslijn 36C/2 eindigt voorlopig aan de vertakking Machelen-Zuid maar er is voorzien dat deze later enkelsporig verder loopt naar lijn 26 in de richting van de hoofdstad om op die manier ook de Europese Wijk en dito instellingen nabij Schuman en Luxemburg te bedienen. Hiervoor is het nog wachten tot 2015.

Signalisatie lijn 25N:

Al deze nieuwe vakken van de Diabolo zijn uitgerust met ETCS1/TBL1+/kroko beveiliging. Er kan dan ook gereden worden met treinen die niet over ETCS1 beschikken.

Prijskaart van het project:

Aan het gehele Diabolo project hangt een stevige prijskaart. Liefst 678 miljoen € of bijna 28 miljard van onze oude munt. Het werd gebouwd als een Publiek Private Samenwerking (PPS) door de hiervoor opgerichte projectvennootschap NORTHERN DIABOLO NV. De eigenlijke bouwwerken werden uitbesteed aan het bouwconsortium THV-DIALINK. Na beëindiging van de bouwwerken begon NMBS-dochter TUC-rail in 2010 met de plaatsing en afwerking van sporen, bovenleiding, signalisatie en beveiliging.

Prijstoeslag:

Als tegenprestatie voor al dat moois mag een reiziger 4,30 € toeslag betalen per rit met bestemming of vertrek uit de Luchthaven. Vanuit Mechelen, Leuven of Brussel betaalt u meer toeslag dan de eigenlijke ritprijs. Maar u bent wel sneller ter bestemming.

*Vooral in en rond Brussel wordt er gewerkt aan de capaciteitsverhoging van het spoorweganet ter introductie van een echt GEN-net. Zo ook al vele jaren op lijn 161 naar Namur. In de omgeving van het Zoniënwoud is naast de bestaande lijn een asfaltweg te zien. Hier gaan geen auto's rijden, maar wel treinen nadat de spoorbedding wordt afgewerkt. Toestand 24 juli 2012.
Foto: Jacques Peeters.*



*In de nieuwe Desirostellen wordt de reiziger visueel geïnformeerd via infoborden, waarop de eerstvolgende haltes te zien zijn. Alhoewel dit een grote stap voorwaarts is, is er wel wat te veel gesnoeid in de stationsnamen. "Antw-Centr" zal iedereen nog wel begrijpen, maar "M-Liersestwg" laat voor de oningewijde reiziger niet blijken dat het hier over een Mortselse halte gaat.
Foto: Erik Heylen.*



*Overigens wel zeer duidelijk zijn de bestemmingsdisplays boven de stuurposten van de nieuwe treinstellen. Zelfs het type trein en treinnummer is af te lezen. Het eerste is van belang voor de reiziger, het tweede is als hulp voor het treinpersoneel zelf bedoeld.
Destro 08009 op 13 juli 2012 in Antwerpen-Centraal.
Foto: Erik Heylen.*





Feitelijk ging de tramlijnverlenging van het Gemeenteplein in Mortsel naar Boechout Capenberg al op 13 augustus 2012 in dienst voor het grote publiek. Officieel gebeurde dit op 1 september met gratis ritten voor de inwoners van Mortsel.

We zien hier de 7257 nog tijdens een scholingsrit op de nieuwe eigen bedding ter hoogte van de Kaphaanlei in Mortsel op 3 augustus 2012.

Foto: Eddy Cassiers.



Een nieuwe tramlijn 9 (Eksterlaar-Linkeroever) wordt zonder feestvertoon ingereeden door de 7237 met volgnummer 1. Op de foto zien we het eerste vertrek naar Linkeroever, geflankeerd door personeelsbus 4387 aan de eindhalte Eksterlaar.

De eerste rit verloopt niet zonder brokken want aan de kruising aan de Zurenborgstraat zijn paaltjes te dicht bij de bedding geplaatst waardoor een ruit aan de derde deur sneuvelt. Onmiddellijk daarna worden de Hermelijnen op lijn 9 vervangen door PCC-koppelstellen...

Foto: Erik Heylen, 1 september 2012.



Op 1 september werden ook de lijnen 4 en 8 gekoppeld tot een nieuwe lijn 4 (Hoboken-Groenplaats-Silsburg).

Gedurende de heraanleg van de Nationalestraat bestaat de nieuwe lijn 4 uit twee deeltrajecten via het gekende traject van de vroegere lijnen. Omdat nog niet alle lijnfilms vervangen werden reed PCC 7094 tijdelijk met een voorzetplaat.

Op de foto zien we rechts de nieuw aangelegde wachtplaatsen voor de bussen van die lijnen die naar aanleiding van het nieuwe overstapmodel naar Berchem Station afgeleid werden.

Borsbeekbrug, 2 september 2012.

Foto: Eddy Cassiers.

STADSVervoER – STREEKvervoER TRAMS & AUTOBUSSEN



Algemeen

NIEUWE TRAMS

Wat we al zo dikwijls hebben aangekondigd is op 6 augustus eindelijk bevestigd. Na jaren wachten is de bestelling van een eerste schijf van 48 trams bevestigd. Later, en laten we maar hopen, aansluitend hierop, volgt er nog een tweede schijf van 40 stuks.

De nieuwe trams zijn besteld bij Bombardier (het vroegere BN in Brugge). In het persbericht van De Lijn lezen we het volgende:

Antwerpen en Gent krijgen 48 nieuwe trams. De grootste bestelling ooit. Capaciteit breidt uit met 9358 plaatsen.

De Vlaamse regering heeft op voorstel van de minister van Mobiliteit en Openbare Werken de aankoop van 48 trams voor De Lijn goedgekeurd. Het gaat om 20 lange lagevloertrams voor Antwerpen en Gent en 28 lagevloertrams van de nieuwste generatie voor Antwerpen. Goed voor een investering van 128,6 miljoen euro. Dit is de grootste aankoop van trams ooit door De Lijn. De investering is goed voor een verhoging van de capaciteit met 9358 plaatsen.

De opdracht is toegewezen aan de constructeur Bombardier. De nieuwe trams verschijnen vanaf het najaar van 2014 op de sporen.

Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits: *“In de beheersovereenkomst tussen de Vlaamse regering en De Lijn zijn er een aantal doelstellingen opgenomen. Deze grootste bestelling ooit van nieuwe trams verhoogt het comfort van en de toegankelijkheid voor de reizigers. De Lijn maakt door de nieuwe trams ook werk van een meer efficiënt, duurzaam aanbod van hoogwaardig openbaar vervoer.”*

Extra capaciteit en vervanging kleine oude PCC-trams

De 48 trams zijn de eerste schijf van een bestelling van 88 trams. Ze worden ingezet voor de uitbreiding van het net en vervangen ook een aantal oude PCC-trams. Omdat 20 trams groter zijn dan de huidige Hermelijntrams en PCC-trams, neemt de capaciteit toe.

In Antwerpen zullen de nieuwe stellen rijden op de lijnen 3 en 15, in Gent op lijn 1. Daardoor kunnen Hermelijntrams verschuiven naar de andere tramlijnen. In Antwerpen zijn 21 trams voorzien voor de nieuwe tramlijnen Mortselsel – Boechout en Deurne – Wijnegem.

N.v.d.r.: hier citeert men enkel de verlengingen, juister zijn de hele lijn 15 en 10.

De 17 andere trams (van de tweede schijf) zullen rijden op de nog te bouwen tramlijn naar Ekeren, en worden intussen op de andere lijnen ingezet. Door de extra capaciteit moeten een aantal oude PCC-trams minder rijden. Bij de levering van de

tweede schijf van 40 trams zal De Lijn in Antwerpen een aantal PCC's uit dienst nemen.

In Gent zal de vervoersmaatschappij door de levering van 10 nieuwe trams evenveel PCC's uit dienst nemen.

Extra capaciteit door nieuwe trams

Plaats voor 380 reizigers

De lange lagevloertrams tellen zeven wagensdelen en meten 42,7 meter. Ze hebben 68 vaste zitplaatsen, 40 klapzetels en 312 staanplaatsen. In Antwerpen komen er door de nieuwe trams per uur 7400 plaatsen bij, dat is een uitbreiding met een kwart. De Gentse lange tram heeft met 48 vaste zitplaatsen, 24 klapzetels en 330 staanplaatsen ruimte (sic) voor 378 mensen. In de Arteveldestad zorgen de nieuwe trams per uur voor 1958 extra plaatsen.

De gewone nieuwe Hermelijntrams (*n.v.d.r.: bedoeld wordt de 30 meter versie*) hebben vijf wagensdelen en kunnen 266 mensen vervoeren met 54 vaste zitplaatsen, 22 klapzetels en 212 staanplaatsen (*). De bekende Antwerpse ontwerper Axel Enthoven heeft de nieuwe tram ontworpen. Hij tekende ook al voor het ontwerp van de Hermelijntram en de nieuwe bussen, trams en metrostellen van de Brusselse vervoersmaatschappij MIVB.

Ruimte voor fietsen en kinderwagens

Door hun lage vloer zijn de nieuwe trams overal goed toegankelijk. Ze hebben één tot twee plaatsen voor rolstoelgebruikers vlakbij de stuurpost van de chauffeur. Daarnaast is er ruimte om fietsen en kinderwagens te stallen en bagage op te bergen. Aan alle deuren is er een intercom voor contact met de trambestuurder. Om veiligheidsredenen zijn alle trams uitgerust met camerabewaking en hebben ze een softfront. De tram geeft ook een heel ruime indruk doordat de ramen veel licht binnenlaten.

De Lijn heeft momenteel 359 trams. Het gaat om 115 Hermelijnen, 196 PCC-trams en 48 Kustrams. Na de levering zal De Lijn 221 trams met grote capaciteit hebben (*).

Trams zuiniger en goedkoper

De nieuwe trams doen de loon-, verbruiks- en onderhoudskosten per reiziger dalen. Omdat de nieuwe trams groter zijn, daalt de loonkost per reiziger. Daarnaast verbruiken de nieuwe trams per aangeboden plaats 22 tot 35% minder dan de PCC's. Tot slot hebben ze ondanks hun grotere lengte een lagere onderhoudskost dan de PCC's.

(*). Achterdochtig van aard wat de gehanteerde wiskunde bij De Lijn betreft, zijn we eens aan het rekenen geslagen. Wat de capaciteit van de trams betreft, is dit telkens de echte zitplaatsen + de staanplaatsen, zonder rekening te houden met de klapzetels.

Met de beste wil van onze kant geeft de som van 115 Hermelijnen + 48 Kustrams + 48 nieuwe een totaal van 211 (en niet 221) grote capaciteitstrams. Wij tellen ook 153 PCC's in Antwerpen en 40 in Gent, totaal 193, of missen we hierbij de echte museumtrams 7000 en 01 en 54.

Technische fiche nieuwe trams

(Ter vergelijking de gegevens van de Hermelijnen.)

KORTE TRAM	Antwerpen	Antwerpen	Gent
	FLEXITY 2	HERMELIJN	
Aantal	28	84(*)	41(*)
Lengte	31,43 m	29,62 m	
Breedte	2,30 m	2,30 m	
Wagendelen	5	5	
Wielstellen	3	3	
Tarragewicht	41,3 ton	39 ton	
Brutogewicht	59,9 ton	57 ton	
Zitplaatsen	54	74	58
Klapstoelen	22	-	-
Staanplaatsen	212	176	196
Totale capaciteit	266	250	254
Deuren	4 (+1)	4 (+1) **	8 (+2) **
Stuurposten	1	1	2

(**) = gedeeltelijk met instapdeur vooraan voor reizigers.

LANGE TRAM	Antwerpen	Gent
	FLEXITY 2	FLEXITY 2
Aantal	10	10
Lengte	42,66 m	
Breedte	2,30 m	
Wagendelen	7	
Wielstellen	4	
Tarragewicht	55,4 ton	56,6 ton
Brutogewicht	83,1 ton	83,1 ton
Zitplaatsen	68	48
Klapstoelen	40	24
Staanplaatsen	312	330
Totale capaciteit	380	378
Deuren	5 (+1)	10 (+2)
Stuurposten	1	2

(*) Inbegrepen de lopende levering van 13 trams in Antwerpen en inclusief de "pooltrams", 23 van Antwerpen en 10 uit Gent bedoeld om in het zomerse hoogseizoen aan de Kust te rijden. We verbazen ons hier enigszins over. Na een proefperiode met vier Antwerpenaren werden de 10 Gentse trams 6332-6341 voor deze taak voorzien. Al spoedig bleek Gent zijn trams ook in de zomer nodig te hebben (Gentse Feesten) en reden er de voorbije jaren telkens 6 Gentenaren en 7 Antwerpse exemplaren aan de Kust.

Hiervan blijven er na de zomer telkens één van elke soort aan de zee. Vooral het aantal van 33 pooltrams roept bij ons toch bedenkingen op. Het valt ook op dat De Lijn ook de nieuwe trams nog altijd bedenkt met de naam "Hermelijn".

De nieuwe trams zijn een product van Bombardier van het model FLEXITY 2. Nog opvallend in het hele verhaal is dat Gent enkel de lange versie heeft, tegenover Antwerpen, dat op een totaal van 68 trams, er slechts 10 lange en 58 korte in park zal krijgen. De eerste trams zouden eerst in Gent in het najaar 2014 en een jaar later in Antwerpen gaan rijden.

Een overzicht (prognose) van wat er bij De Lijn momenteel rijdt en er in de toekomst niet meer en nog zal rijden: voor de nieuwe trams hebben we zelf een nummering bedacht. 73XX verwijst hierbij naar de 30 meter versie, 64XX en 74XX naar de 40 meter versie.

Moeilijker te vinden in de persnota, komt in de tabel hierna het aantal nieuwe korte en lange trams naar voor die naar respectievelijk Antwerpen en Gent komen.

ANTWERPEN

reeksen	aantal	bouwjaar	type	buiten dienst?
7000	1	1960	PCC1	1999 museum
7001-7060	nog 48	1960/1962	PCC1	2000/2019
7061-7100	40	1966	PCC2	2019/20xx
7101-7125	25	1969-1970	PCC2	2019/20xx
7126-7165	40	1974-1975	PCC2	2019/20xx
7201-7231	31	1999-2000	Hermelijn 1 – 5 delig	
7232-7265	34	2004-2006	Hermelijn 2 – 5 delig	
7266-7271	6	2006	Hermelijn 1 – 5 delig	
7272-7284	13	2012	Hermelijn 1 – 5 delig	
7301-7328	28	2015	Bomb/Flexity2 – 5 delig	
7401-7410	10	2016	Bomb/Flexity2 – 7 delig	
7329-7359	30	2018	Bomb/Flexity2 – 5 delig	

Het is te verwachten dat de laatste PCC 1's er maar volledig uit gaan na de levering van de 2^e schijf, daarna kan ook een gedeelte van de PCC 2's buiten dienst gesteld worden.

GENT

reeksen	aantal	bouwjaar	type	buiten dienst?
(62)01	1	1971	PCC1	museumtram
6202-6223	22	1971+2002	PCC2	2018
6224-6254	nog 18	1972/1974	PCC1	2015
6301-6314	14	1999	Hermelijn 1 – 5 delig	
6315-6331	17	2005	Hermelijn 2 – 5 delig	
6332-6341	10	2008	Hermelijn 1 – 5 delig	
6401-6410	10	2014	Bomb/Flexity -7 delig	
6411-6420	10	2017	Bomb/Flexity -7 delig	

In Gent gooit men het duidelijk over een andere boeg. Daar ligt het in de lijn der verwachtingen dat deze stad tegen 2020 ongeveer PCC-loos zal zijn. De oudste trams zijn zo'n 10 jaar jonger dan de Antwerpse soortgenoten, maar zullen allemaal wellicht vroeger op de schroothoop liggen.

KUSTLIJN

6000-6049	nog 48	1982/1983	BN-trams (verlengd)
-----------	--------	-----------	---------------------

Nog niet direct nieuwe trams voorzien, maar we verwijzen toch maar naar het pooltramverhaal.

VlaTAM

Spijtig nieuws over het Trammuseum in Antwerpen. Na het seizoen einde 2010 werden met het oog op een dringende herstelling aan het dak, de autobussen verwijderd en op een veilige plaats opgeborgen. Het was de bedoeling om de dan lege helft van het museum in 2011 te herstellen. Daarna worden de trams verplaatst naar het vernieuwde gedeelte en zou in 2012 de rest vernieuwd worden. Niet alleen het dak moet vernieuwd worden, maar ook andere plaatsen vragen om reparatie. Al in 2009 gaf de raad van bestuur van De Lijn zijn principiële goedkeuring, gevolgd in 2011 met een kostenraming (2,3 miljoen €) en uit te voeren zoals hiervoor beschreven. De ons welbekende E. Keutgens hoopt dat er snel beweging komt in het dossier. In 2013 zou het 100-jarig bestaan gevierd worden van deze unieke loods. Zelfs het begin van de werken in 2013 zou een streep betekenen door de rekening van ieder die zich er op verheugde om er een echt eeuwfeest van te maken. Antwerpen profileert zich tegenwoordig als 'tramstad', maar blijkbaar geldt dit enkel voor lijnverlengingen en niet voor wat zijn patrimonium betreft. Gelukkig zien we bij één of andere herdenking af en toe toch nog eens een (echte) museumtram op de sporen.

Zowat in heel Vlaanderen sneuvelen of wijzigen vele buslijnen. In sommige gevallen verdwijnen zelfs stadsnetten en worden deze nu grotendeels overgenomen door de streeklijnen. Zo ook in Mechelen waar er naast enkele nog echte stadslijnen er ter vervanging een zelfstandige citypendel gaat rijden. Op de foto zien we een stadslijn 5 ter hoogte van de Vijfhoek. Het gebruik van dit type stadsbusjes vergt ook enige uitleg. Oorspronkelijk reed deze A309 bij Oostmalle Cars van 2006 tot 2010 op het Turnhoutse stadsnet. Na herziening van het contract werden de zeven hiervoor gebruikte busjes overbodig en De Lijn "huurt" nu zes stuks voor inzet te Mechelen. De 1167 was vroeger de 1011 03 bij Oostmalle Cars. Hij draagt overigens nog altijd zijn oorspronkelijke nummerplaat. Mechelen Vijfhoek, 25 juli 2012, foto: Jacques Peeters.



Toeval of niet: een Waalse soortgenoot van de TEC. In Namur worden deze A 309 autobussen ook ingezet op een citypendel tussen het centrum/station en een P+R aan de stadsrand van de hoofdstad van Wallonië. Ze kregen een speciale schildering. Namur (autobus-)station 23 juli 2012, foto: Jacques Peeters.



In een vrij regelmatig tempo worden er nieuwe 3000- en 4000-en afgeleverd bij de MIVB. Deze zien we nu ook op meer en meer lijnen verschijnen en verdringen na de 4-assers nu ook de gelede PCC's uit de jaren zeventig. De meest recente lijn waarop ze nu te zien zijn is lijn 19, een tangentiallijn aan de westrand van Brussel. Deze foto van Raf Bonte toont de 3068 op weg naar "De Wand", 8 juni 2012.



De Lijn Antwerpen

Reclame-trams

7006 Zwerfvuil sinds juni 2012; ex Converse
 7007 ZNA sinds juli 2012; ex Tommy Hilfiger
 7016 Deadline 14/10 sinds augustus 2012; ex Cirque Sol.
 7029 Zwerfvuil sinds juni 2012 (nieuwe tram)
 7042 mijnlijn.be sinds juni 2012; ex MKHA
 7047 mijnlijn.be sinds juni 2012; ex Albert Heijn
 7051 Ricoh sinds juli 2012; ex Converse
 De 7201, 02 en 03 verloren hun reclame W.S.C. in juli 2012.

Kleine revisie PCC's

Na de 7014 in april, verscheen in juli de 7001 terug in reizigersdienst. Ter herinnering: deze tram rijdt al vele jaren opnieuw in zijn oorspronkelijke MIVA-outfit in crème kleur met bruine sierband. De dakreclame voor VlaTAM werd nu wel blanco gelaten. Dat is vrij logisch, reclame maken voor iets dat gesloten is zou wel te gek zijn. (zie pagina 15).

Levering Hermelijnen 7272-7284

Na de 7273 zijn ook de 7274 en 7276 regelmatig te zien op de lijnen waarop Hermelijnen normaal ingezet worden. Van de 7272 en 7275 was half augustus geen spoor te bekennen.

Spoorwerken Cogelsplein

Met het ingaan van het bouwverlof kwam er (definitief?) een einde aan de enkelspoorexploitatie op dit gedeelte van lijn 10. De wissels en rijrichting werden ondertussen nog enkele keren gewisseld. De laatste situatie was exploitatie op het spoor richting stad ter hoogte van het kruispunt van de Turnhoutsebaan met de Hoofvunderlei. In de vorige RR maakten we al melding van het gekreun en gekronkel van de Hermelijnen bij het berijden van de wissels. Enkele keren is dit mis gegaan doordat de wissel na doortocht niet voor de volle 100% in de vaste stand terugklapte en de tegenligger dan ook enkele keren uit de sporen liep. Omdat er traag gereden werd, waren de gevolgen eerder miniem (in achteruit rijden was soms zelfs de oplossing), maar er waren toch ook langere onderbrekingen die de interventie van de specialisten noodzaakten. Eén keertje konden we zelf vaststellen dat de klapwissel volledig droog stond. Wat smeermiddel volstond om het nukkige ding terug zijn werk te laten doen.

Spoorwerken Nationalestraat

Begin augustus zijn de oude tramsporen al verwijderd tot het kruispunt met de Lange Vlierstraat. Vanaf de Kammenstraat werd inmiddels ook gestart met het plaatsen van de nieuwe sporen. De laatste 100m naar de Groenplaats blijven nog onaangeroerd. Het is de bedoeling dat er (tram)verkeer mogelijk is ter gelegenheid van de eindejaarsperiode. Dan moeten de nieuwe lijn 4 (combinatie van de oude 4 en 8) en lijn 12 door deze straat rijden.

Tram langs de kaaien

Het is de bedoeling om reeds in 2013 te starten met de aanleg van de tramsporen tussen de Amsterdamstraat en de Sint-Pietersvliet. Er komt een eigen bedding, in tegenstelling tot het verdere stuk naar Zuid, dat gedeeld wordt met de auto's.

Mortsel-Boechout

Oorspronkelijk gepland voor 1 september, rijdt lijn 15 al sinds maandag 13 augustus tot Boechout Capenberg. In de tussenliggende periode werd de oude keerlus in het Mortselse centrum hernieuwd. Er blijft hier nog één spoor liggen voor lijn 7 en de chicane die een vijftal jaar geleden werd aangelegd met het oog op de verlenging richting Kontich, werd eveneens gecorrigeerd. Lijn 7 werd gedurende drie weken tijdelijk ingekort tot de keerlus Koninklijkelaan.

Op maandag 13 augustus noteerden we volgende trams op de lijnen 7 en 15:

volgnr.	lijn 7	lijn 15
1	7062+7133	7240 > 7232 (uitwisseling)
2	7070+7100	7244
3	7152+7071	7083+7120
4	7132+7125	7224
5	7088+7112	7139+7079
6	7065+7136	7273
7		7245
8		7264
9		7201
10		7253
11		7276

Lijn 15 (vakantiedienst) kreeg er 3 diensten bij, lijn 7 moest het met één minder doen. Voor lijn 15 betekende dit vrijwel altijd twee trams aan de nieuwe terminus, wat neerkwam op een rusttijd van 20'. Gelukkig liggen er twee perrons. Voor de ingekorte lijn 7 was het ongeveer altijd "vollen bak" op de keerlus Koninklijkelaan. Als we deze diensten even nader bekijken zou dit betekenen dat er op lijn 7 tussen de keerlus en Mortsel maar één enkel tramstel zou nodig zijn. Ook lijn 15 zou het wel met één minder kunnen doen.

Als we de wagennummers nader bekijken dan zien we dat er geen onderscheid wordt gemaakt tussen de verschillende leveringen of dat er trams aan een stelplaats gebonden zijn. (lijn 15 komt van PAL en 7 komt van Hoboken).

Vakantiedienst

Hierna de inzet van trams gedurende de vakantiemaanden.

H = Hermelijn; 1 = PCC1 (of losse PCC2); + = stel PCC2

volgnr	lijn 2	lijn 3	lijn 5	lijn 6	lijn 15	lijn 24
1	H	H	H	1	H	H
2	H	H	H	1	H	+
3	H	H	H	1	H	+
4	H	H	H	1	H	+
5	H	H	H	1	H	+
6	H	H	H	1	H	+
7	H	H	H	1	H	+
8	H	H	H	1	H	+
9	H	H	H	1	(H)	+
10	H	H	H		(H)	+
11			H		(H)	+
12						+

volgnr	lijn 4	lijn 7	lijn 8	lijn 10	lijn 11	lijn 12
1	1	+	H	H	+	1
2	1	+	+	H	1	1
3	1	+	1	H	+	1
4	1	+	H	H	1	1
5	1	+	+	H	+	1
6	1	+	1	H	1	1
7		+	H	H	1	1
8			+	H		

Hoboken: 2, 4, 7 en 24; PAL 3, 6, 12 en 15; Deurne 5, 8, 10 en 11. Enkele diensten van lijn 6 ook vanuit Hoboken.

Lijnen 4 en 8 hebben normaal respectievelijk 8 en 10 diensten, maar wegens de inkorting door de werken in de Nationalestraat, zijn dat er deze zomer twee minder. Lijn 15 had tot 13 augustus 8 diensten, daarna 11. Vooral voor de lijnen 8, 10 en 15 geldt dat een Hermelijn dikwijls vervangen werd door een stel PCC 2. De volgnummers van lijn 6 zijn respectievelijk 1, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 13 en 14.

Starten, gieren, brullen

Eigenlijk waren ze absoluut mijn favorieten niet. In de jaren zestig en zeventig van de vorige eeuw hebben die lawaaierige stinkers meermaals mijn laatste buurtspoorwegtrams op de netten van Antwerpen, Brabant en Henegouwen vervangen. De Fiats 420 HA/ST4 zoals ze officieel heetten. Het woord "bus" namen een aantal tramfanaten niet graag in de mond en meestal zetten we er "Bah! Een ..." voor.

Toch hebben ze ook wel een goeie invloed gehad, vooral de vloot van depot Broechem. Ze hebben me over lijn 42 aan een diploma aan de Rijksnormaalschool in Lier geholpen. Ze hebben me talloze keren van thuis naar de Rooseveltplaats of terug gebracht als tram 24 weer niet opdaagde. Ze hebben me naar mijn lief gereden over lijn 42B waar ik jarenlang als enige weekendreiziger tot de toenmalige terminus in de Mimosastraat in Hove ben meegereden. Nadien is de lijn daar afgeschaft en doorgetrokken naar Kontich, want ik was intussen getrouwd. Jaja, de NMVB had blijkbaar een romantische ziel...

Maar eigenlijk zijn dat jullie zaken niet en jullie zouden nog denken dat ik een busfanaat ben, godbetert.

We staan op de Rooseveltplaats, naast de Opera, zowat midden de jaren zeventig. De 2728 van depot Broechem wacht nog op zijn chauffeur. Erachter staat de 2037, een lange Brossel voor een stopdienst naar Turnhout. We zitten uiteraard vooraan rechts op de langsbank. Dan stapt de bestuurder zelf binnen, hangt zijn donkergrijze NMVB jasje achter hem, verstelt wat aan de stoel en wurmt zich achter het stuur. Dan klikt hij zijn ticketmachine ("den ALMEX") in de houder en prutst alles in de aanslag. De reizigers komen terug van hun zitplaats en geven hun bestelling op. "Draaiboom", "Oemelegoem"(Wommelgem), "Mestputteke" (tram 24 daagt weer niet op), "Broechem statie", enz. De Almexmachine ratelt continu.

Als iedereen bediend is, stapt er nog even een postman op en mikt twee zakken in de hoek onderaan het front. "Borsbeek" zegt hij. De chauffeur knikt en tekent een papiertje af. Dan krikt hij de handrem los. Dat gebeurt luidruchtig. ALLES gebeurt luidruchtig aan boord van een Fiat 420 HA/ST4. Nu klinkt er een luid gezoem dat overgaat in gebrom dat heel de bus doet trillen. De deuren klappen dicht, de bestuurder slaat met een geroutineerd gebaar van zijn linkerhand tegen een hefboompje en het gebrom verandert dreigend van cadans. We rijden van de halteplaats weg en maken een bocht van negentig graden om zo even in de verkeersmallemolen van de Frankrijklei te draaien. Dat valt nu al op; onze chauffeur heeft stevige armen nodig om aan het grote stuur te sleuren. Servo? Jadag Jan, dat is al wel voor de stadsbussen, de "schreeuwerkes", maar nog niet voor de "boerebussen"!

Veel scherpe bochten zullen er nu niet komen. Aan de Stenenbrug is er eentje en dan gaat het eigenlijk altijd rechtdoor tot Borsbeek. We zwieren wel opzij aan de meeste haltes. Dat remmen gaat steeds gepaard met een ooverdovend gekrijs dat pijn in je oren doet als zo'n bus naast je stopt. Bij iets zachter remmen produceren de trilwielwielen een even agressief "oewoewoewoe"! Van ver klonk het wel leuk, ja...

We moeten ondertussen rechtsaf op de Krijgsbaan en als er geen halte wordt gevraagd dan gaat de 2728 op volle

snelheid. Eerst is het brullen tot in de bocht. Dan even niets en terug brullen, dat overgaat op gieren. Dat gieren wordt hoger maar na een schokje gaat het over in gebrom, dat wéér naar gebrul, gegier en geloei verandert tot de 140 paarden van de Fiat een tevreden gegrol laten horen. Zeventig per uur, zoiets. Gek; hoe sneller, hoe stiller! Het licht springt op rood en we moeten stevig afremmen. Dat gebeurt eerst op de motor die een donker "broeoeoem" laat horen uit de kelder achteraan en dat gaat dan weer over in dat zenuwachtige gepiep van onder de wielkasten. Bij groen draaien we de De Robianostraat in. Van wit/geel/grijze stadsbussen op lijn 20 was hier nog geen sprake. We zijn hier in 1975, nog zuiver op NMVB territorium. Zelfs met alleen maar baksteenrode en pindakaaskleurige bussen met wijnrode band er tussen heeft het toch iets authentieks. De postman staat al te wachten op de colli. Er moet weer een briefje getekend worden terwijl er veel volk afstapt. Ondertussen staat na een "pssjt" de motor stil te draaien wat betekent dat we wat langer zullen wachten. De reden daarvoor komt na een tijdje om de hoek gedraaid: de 3076 (met veel Fiatgebrul achteraan en krachtpatserij van de chauffeur vooraan), die vanuit Hove en Boechem - langs Borsten en Billen, ja, de gekende kippenhandelaar - komt. De man, met nog een kepie schuin op het hoofd, steekt een V-teken op naar zijn collega op de 2728; er zijn twee reizigers die zullen overstappen. Postzakken! Aansluiting geven! De straat blokkeren! Het rijdt wel op rubberbanden maar de uitstraling is nog steeds Buurtspoorwegen pur sang!

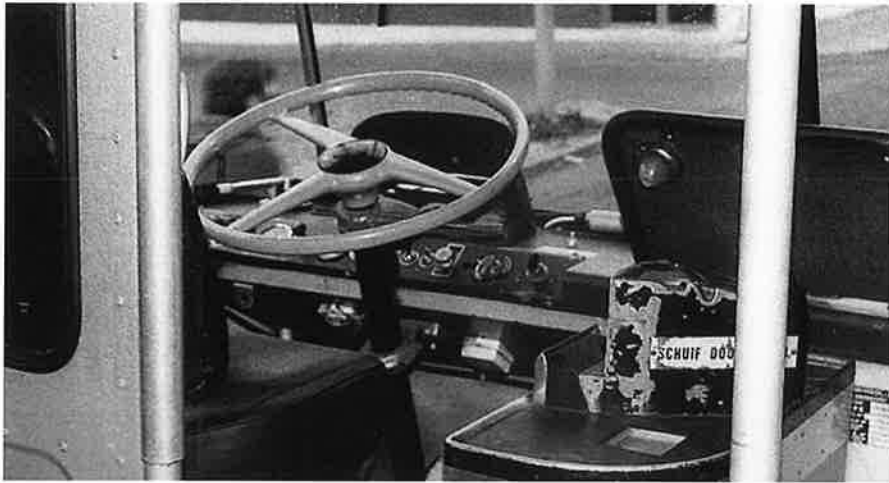
Al dat lijnen- en overstepgedoe werd vooral aangeduid met gekleurde aluminium latten die achter de voorruit en naast de voordeur zaten te rammelen, doch daarover later. De eerste groen/witte lijnfilms op de Fiats van Broechem waren vrij summier: *Antwerpen, Broechem, Herentals, Hove, Lier, Viersel, Wommelgem, Zandhoven*. Achteraan zat de zwart/witte film met kleine lettertjes die zelden verdraaid werd en zelden klopte. Al de rest was via de latten. Dat zal wel in de meeste depots zo gegaan zijn. De inboorlingen wisten ongeveer wanneer hun bus er was, ook als je van achter kwam aanlopen. Al die vieze bruine lettertjes op dat zwart..., wie had daar nu wat aan?

Ondertussen zijn we rustig over het asfalt van de Herentalsebaan gebold en hebben we kunnen genieten van een zestal kakofonieën, gespeeld door een reizend kamerorkest van de optrekkende Fiat Diesel, de Voith versnellingsbak ("de bwat") en de gillende remmen ("de frèns"). Als het regende dan kwam de ritmesectie erbij. De chauffeur draaide dan aan kraantjes bovenaan de voorruit en de ruitenwissers begonnen aan hun slingerend werk. Dat ging altijd in een onregelmatige cadans en het geklik speelde dan een Cubaanse Salsa of een zonnige Mambo terwijl de bus door de regen ploegde. Het verwarde heen en weer wiegen van de kleine bladen leek wel een sensueel dansend Latino koppeltje als je in de bus zat. Vanaf de buitenkant gezien was het meer een slapstickfilm uit de jaren twintig. Wat een statig heen- en weer gewieg hebben die reuze wisselbladen van nu op de reusachtige windschermen en wat kinderspeelgoed stond er toen nog op onze ST4!



VeBOV organiseerde vele jaren geleden een rondrit met de 3206, toen één van de laatste ST4's in de oude NMVB kleuren rood met crème. Daarachter: nieuwe kleuren en nieuw geluid! Zandvliet Dorp, begin jaren tachtig.

Foto: Bob Morren.



De stuurpost, nog vrij primitief en niet echt veel design of controlelichtjes.

Foto: Bob Morren.



Wou de fotograaf een kunstfoto maken of kwam de bus gewoon storen? Lier Markt, midden jaren zeventig.

Foto: verzameling Bob Morren, auteur onbekend.

De Welkomststraat met kasseien in Wommelgem dorp is passen en meten. Als er een vrachtwagen moest kruisen dan werd door een van de twee het trottoir gedaan. De tram heeft hier nooit gereden en de bus kon in principe overal geraken, zo heette het, toch? Tot Broechem Statie gaat het een hele tijd zoetjes waar we weer op aansluiting wachten. Vaak wisselden de chauffeurs hier. Dat ritueel en de assepiste was nog een overblijfsel van tram 42. Eigenlijk ook een beetje van de illustere voorgangers van de Fiats hier, de wat uitzonderlijke reeks bussen met hun luchtgekoelde Magirus Deutz motoren. Ze stonden hier netjes in het gelid want ja, dat was het depot Broechem tot er in de jaren zestig verhuisd werd naar een moderne stelplaats ten oosten van het dorp. Als die Magirussen kreunend aansloegen... ik heb er alleen broekvent-herinneringen van over, maar ze zitten diep...

Op het traject Broechem-Emblem bewijst de Van Hool zijn deugdelijke constructie. In de jaren '70 van vorige eeuw waren er al wel volop automatische versnellingsbakken maar nog kilometers kasseiwegen. Daar hadden de trams nooit last van. De 2728 hotst en botst over de kinderkoppen en gaat met haar rechterwielen soms in de aarden zijberm om een ander gevaarte te kruisen. Alles lijkt nu los te rammelen en de hel breekt los: in de steunpalen klinken losse vergeten moeren en bouten. De deuren lijken uit hun hengsels te daveren. De zonneklep valt om de haverklap naar beneden en de ruitenwissers komen verticaal te hangen. De bestemmingslatten ratelen tegen elkaar en de chauffeur legt soms zijn rechterhand op de Almax om die wat rustig te houden. Ik heb ooit zo'n apparaat uit zijn houder weten schokken! Het wordt helemaal te gek als de schokbrekers wat versleten zijn, want dan deukt het chassis met een geweldige "boink" tegen een dwarsbalk als we in een put komen. Van het regelmatig gierend overslaan van de motor hoor je nu niks meer. Dat betert een beetje op de Lispersteenweg want daar liggen de kasseien iets deftiger en door de smalle straatjes van Lier rijden we maar traag. Nog één zware hoek voor de chauffeur en dan staan we op de Grote Markt. Een beetje zonderling, zo als enige met de NMVB kleuren tussen al dat groen/crème gedoe van de Kruger bussen. Die hadden toen slechts een paar 420HA /ST4 bollen want ze zijn daar nooit populair geweest. Het laatste dubbelconcert krijgen jullie als slot. Achter onze 2728 komt een groene Automiesse van Kruger staan, nummer 16. Ze heeft een rode plaat met NMVB schild opzij want ze doet al jaren de spitsuurdienst naar Oelegem. Het trage, op en neergaande gebrom van de Gardner tegen de zenuwachtig draaiende Fiat, mijn laatste stukje buskakofonie van de ochtend. Morgen weer.

Pas op hee, ik ben een tramfanaat maar bussen, ze hebben wel iets...
B.M.

Belgische spoorweggrenzen

Een kleine aanvulling op de artikelenreeks:

Met uitzondering van de Eurostar-terminal in Brussel-Zuid met een vrij strenge controle zoals op een luchthaven, is er geen enkele douanecontrole meer op de Belgische treinen. Hoe die door sommige lui omzeild kan worden hebben we al beschreven. De "misdaad" gebeurt dan wel niet meer op Belgisch grondgebied. Wel bestaan er nog steeds vliegende politiecontroles, zelfs in samenwerking met andere landen.

SEININRICHTING NMBS

(aanvulling op ons item seininrichting van RR 2012/2-p. 11)
Hierin schetsten we kort wat het eindresultaat zal zijn. Laten wij nu even terugkeren naar de beginjaren en de evolutie van de seininrichting, met een terugkoppeling tot de nu gebruikte apparatuur.

Heden zijn er nog een paar mechanische seinhuizen in dienst. De post R aan de WDT (*) van Kinkempois, een Siemens seinpost, is nog enkel in dienst voor het beheer van de toegangsspooren tot deze stelplaats.

B 17 (waarbij de B voor Blok staat) op lijn 42 in Gouvy, niet ver van de Luxemburgse grens heeft nog steeds mechanische bediening voor de wissels. De seinen zijn reeds lichtseinen. In Tertre, op de goederenlijn vanuit Saint-Ghislain, staat er nog een mechanisch bediend sein.

Op lijn 19 in Neerpelt zijn er zelfs nog twee Saxby seinhuizen in dienst. Deze blijken de twee laatste die nog in België in gebruik zijn. Het eerste is S II kant Hamont, de vroegere B 3, de andere is B 4 langs de kant van Mol. Ze bedienen mechanisch enkel nog de wissels. Alle seinen, ook de grondseinen, zijn inmiddels allemaal lichtseinen geworden. Deze twee seinhuizen hebben inmiddels de status verkregen van beschermd monument, maar verkeren wel in erbarmelijke staat, vooral B 4. Ze werden gebouwd en in dienst gesteld in 1920. In een Saxby werden de seinen en wissels oorspronkelijk bediend met stangen en hadden hierdoor maar een beperkte actieradius van 400m. Later werden de stangen vervangen door metalen kabels die een soepelere bediening toelieten en de actieradius tot ongeveer 1 km gevoelig kon vermeerderd worden. Men kon toen ook gebruik maken van afspaninrichtingen, zoals bij de Siemens-seinhuizen. Ook in Merelbeke is er nog de S VIII voor het beheer van de toegang tot de WDT (*).

Naast deze museumstukken gaat ook het enige elektrische seinhuis type ACEC vervangen worden door een EBP. Het betreft hier B 11 aan Kortrijk vorming. Bij een elektrisch seinhuis gebeurde de bediening van wissels en seinen in de blokpost elektrisch door het omzetten van krukken of grote knoppen. De wisselkrukken worden nog wel mechanisch vergrendeld vóór de seinen kunnen opengezet worden. De actieradius bedroeg hier al 2 à 3 km, bij een all-relais was dit nogmaals opgelopen tot ongeveer 5 km. Met de EBP's is de afstand vrijwel onbegrensd. Om deze mogelijkheden te illustreren het volgende voorbeeld: Het elektronisch seinhuis van het Parijse Gare-de-Lyon beheert de volledige hogesnelheidslijn tussen Leusant (op 20 km van Paris) tot tegen Lyon, over een afstand van maar liefst 400 km!

Eind vorig jaar waren er al 25 EBP's in dienst. In 2015 zal heel het Belgische spoorwegnet elektronisch bediend worden. Het einddoel is om die 25 tegen 2020 nogmaals te reduceren naar 10 of 11. Een EBP is volledig computer-gestuurd. Ze sturen seinen en reiswegen volgens de vertrekuren van de treinen. De echte seingever kan hierdoor vervallen. Het personeel van een EBP krijgt meer en meer een controlerende taak. Dat deed de seingever vroeger ook. Men kan natuurlijk nog steeds, zoals vroeger, handmatig ingrijpen in geval van een incident, maar het komt ons toch voor dat een uitval ten gevolge van een ernstig incident van een EBP ook ernstige gevolgen zal hebben over een veel groter gebied dan voorheen.

(*) WDT: Werkplaats Diesel Tractie

N.S.

TELEGRAFISCHE AFKORTINGEN BIJ DE BELGISCHE SPOORWEGEN

INLEIDING

Toen op 5 mei 1835 de eerste trein van Brussel-Groendreef naar Mechelen reed gebruikte men nog geen telegrafie. Van rechtstreekse communicatie tussen twee stations was nog geen sprake.

N.v.d.r.: er was enkel een visuele verbinding tussen twee plaatsen mogelijk via vlaggen, of bij duisternis via seinlampen, zoals dit nog vele jaren gebruikelijk was tussen schepen.

WHEATSTONE

Het is pas in 1846 dat er echt communicatie tussen stations mogelijk werd met een voorloper van de telegraaf. Een elektromagnetisch systeem met zenders en ontvangers werd ontwikkeld door de Engelsman Wheatstone. Men moest met het manipuleren van een knop of hendeltje letters vormen die dan via luchtlijnen werden doorgestuurd naar de bestemming. Daar werd het bericht dan met een toestel met twee "schrijfnaalden" terug op papier gezet. Dit systeem van Wheatstone werd in Engeland in 1837 voor de eerste keer gebruikt tussen Euston en Camden. In 1845 solliciteerde een Engelse firma bij onze Staatsspoorwegen om dit systeem in België te mogen installeren. Op 23 december van dat jaar verkreeg deze Engelse firma de concessie om op de 44 km lange spoorlijn tussen Brussel en Antwerpen haar communicatiesysteem te installeren. Al snel bleek dat dit systeem niet enkel slecht en traag werkte, maar bovendien ook erg kostelijk was. Omwille van de slechte resultaten werden de Engelse concessionarissen onder druk gezet om het in 1850 door te verkopen aan de Belgische Staat.

MORSE

Enige tijd later was er een ander systeem op de markt dat was ontwikkeld door de Amerikaan Samuel Morse. Ook dit systeem werkt volgens een elektromagnetisch systeem. Men moest een hendel indrukken die een contact maakte tussen de beweegbare hendel en het vaste voetstuk. Door het contact lang of kort te maken kon men punten of lijnen seinen. Volgens gemaakte afspraken werd er een geheel alfabet ontwikkeld bestaande uit combinaties van korte of lange pulsen. Langs ontvangtzijde werd het bericht dan weer terug in gewoon leesbaar schrift omgezet. De bedienaars van deze apparatuur noemde men telegrafisten, ook nog tot voor kort veelvuldig in gebruik in de internationale scheepvaart.

(N.v.d.r.: een verdere ontwikkeling vele jaren later was het gebruik van de TELEX met ponsbanden. Hier werden met een klavier, genre schrijfmachine, bij de verzender de lettertekens ingebracht. Langs de ontvangtzijde zette de ponsband dan weer alles over op papier. De TELEX moest zeer stevig op een tafel vastgemaakt worden. Bij lange berichten begonnen "rammelbakken" zich wel eens zelfstandig te verplaatsen.)

Mits enige aanpassingen en verbeteringen kwam dit systeem vanaf 1854 in dienst bij de Belgische Staatsspoorwegen. Later volgden ook de privé spoorlijnen, dit evenwel met gebruikmaking van door de staat verleende kredieten. Een groot voordeel was dat ook onze buurlanden gebruik maakten van het Morse-systeem. Overal verschenen langs de spoorlijnen de karakteristieke houten telegraafpalen met hun luchtlijnen. De luchtlijnen waren van koper omdat dit edel metaal veel minder weerstand had bij het doorsturen van de

elektromagnetische stromen. Er bestonden nog andere edele metalen, maar die waren nog duurder. De draden werden aan porseleinen isolatoren bevestigd, die men dan op hun beurt met een metalen pin aan de houten mast vastmaakte. Iedere lijn (verbinding tussen twee plaatsen) bestond uit een paar draden. Waar er meerdere verbindingen samen liepen waren de palen soms dubbel uitgevoerd of liepen deze vanuit de bodem spits toe. Dit werd ook gedaan op moeilijke plaatsen, vooral in bochten of langs grachten en moest voor meer stabiliteit zorgen. Omwille van de economische ontwikkeling reden er meer goederentreinen en snellere reizigerstreinen. De capaciteit van de treinlijnen verhoogde en daarom kwamen er meer seinhuizen of blokposten.

(N.v.d.r.: door kortere lijnsecties te gebruiken konden deze sneller vrijgegeven worden.)

Natuurlijk waren er dan ook meer telegrafische verbindingen nodig. Voor het treinverkeer werkte het aldus: het beginstation van een trein verwittigde per telegraaf, via de tussenliggende blokposten, het eindstation en gaf daarbij het vertrekkur, het nummer en de samenstelling van de trein door. Om niet telkens "in het lang en het breed" alles opnieuw te moeten seinen, ging men afkortingen gebruiken. Het ministerie van Post en Telegraaf heeft daarvoor al in 1854 de afkortingen vastgelegd (volgens internationale conventies of overeenkomsten). De eerste letter duidde de dienst aan, in die jaren natuurlijk in het Frans. Door het bevoegde ministerie werd aanvankelijk de letter "F" toegewezen aan de spoorwegen. Later volgden ook nog de "G, L, M en N". Veel van deze telegrafische afkortingen worden nu nog altijd gebruikt. In theorie gebruikten de Staatsspoorwegen F en M. De Grand Central Belge gebruikte de G, de Grande Compagnie du Luxembourg de letter L en de Compagnie du Nord Belge de letter N. In de praktijk gebeurde het ook dat deze eerste letter gebruikt werd door andere maatschappijen. Minder belangrijke maatschappijen gebruikten vanaf 1854 ook de letters G en L, bv.: "LMK" Maaseik - Havelange "LHV". Ook de "Pruisische" stations die door het verdrag van Versailles aan België werden toegewezen kregen een Belgische afkorting, maar wel met een aparte letter, namelijk de R van Reprise (overgenomen) en de tweede letter verwees naar de Kreis (kanton). De derde letter verwijst naar het station zelf. Dat was niet altijd de eerste letter van de stationsnaam/gemeente maar dikwijls een letter die in die naam voorkwam. Bepaalde beginletters komen veel voor in (stations)namen en waren dus ook snel opgebruikt. Men gebruikte voor de belangrijke stations twee letters als telegrafische code. De minder belangrijke (soms in dezelfde stad) kregen daar dan een derde letter bij. Er waren zelfs vrij belangrijke stations die werden voorzien van een vierletter code en zelfs twee stations met vijf letters. Antwerpen Noord kreeg de code FNFMF en Hever op lijn 53, dat kreeg als code gewoon zijn eigen naam. Voor de grote steden en stations gebruikte men meestal twee letters waarbij een 3^e of 4^e letter werden bijgevoegd aan andere stations in dezelfde agglomeratie. Als voorbeeld: Antwerpen Centraal was FN, Antwerpen Dam FNDM. Ook de grote vormingsstations hadden hun eigen code. Monceau is LNC. Twee stations met een zelfde naam kregen, logisch, een aparte code. Beveren in het Waasland was BVR, Beveren bij Roeselare was FBRF. Bevond een stelplaats zich in een andere plaats dan een station, dan gebruikte men toch dezelfde code. Hasselt was FHS, waarbij het depot zich toen in buurgemeente Kuringen bevond.

Enkele voorbeelden van de codes op diverse installaties, locomotieven en rijtuigen.

Ook op de cabines voor de voeding van de seininrichting vinden we codes terug.

Zicht op de voorkant van een nieuwe logistieke cel voor de seinbediening aan de vertakking in Lint/Kontich.

Het betreft hier cel R4 die vanuit Mechelen (= FM) bediend wordt. De afkortingen worden in deze moderne tijd nog altijd gebruikt.

Lint/Kontich, 28 augustus 2011.



Niet enkel de vaste installaties behielden hun code. Ter illustratie de code op een nog vrij modern I 11 rijtuig. FSD staat hier voor Oostende, R44 is het nummer van de rijtuigreeks. Eupen, 24 april 2011.



Alle foto's op deze bladzijde:
Noël Suys.

NMBS stoomlocomotief 29.013 bij zijn terugkeer in België na zijn grote revisie in Meiningen, Duitsland.

Onderaan lezen we de telegrafische code van het eigenaarsstation.

In dit geval is dit Schaarbeek, FSR.

De R voor het nummer betekent remisée (bewaard).

De O erna betekent Chaudière Acière of stalen ketel.

Montzen, 8 november 2003.



Daartegenover staat de stelplaats Merelbeke. Deze draagt wel de afkorting FKR zoals het gelijknamige station en niet deze van het redelijk dichtbij gelegen Gent. Zowel Gent-Sint Pieters of vroeger Gent-Zuid hadden nooit een eigen stelplaats, hetzelfde geldt ook voor Antwerpen-Centraal. We hebben het al aangegeven dat de afkortingen gebaseerd zijn op de Franse taal. Het is pas in 1977 dat men ze voor Vlaanderen "vernederlandst" heeft en de Brusselse tweetalig gemaakt. Het vroegere FCO Eeckloo (Eeklo) werd dan FKLO. Het FBM van Brussel-Zuid werd toen FBMZ. Blijkbaar een unicum is Berchem (bij Antwerpen). Dit was en is nog steeds FCV. Een woordje uitleg verklaart veel. De F staat voor Chemin de Fer, de C vinden we terug in Coin (hoek) en de V komt van Vert (groen) of zoals de wijk nog altijd heet: Groenenhoek. Ook in Wallonië kent men een uitzondering. Tournai (Doomik) heeft als code FTY. In feite had dit FTI moeten zijn omdat men vroeger Tournay schreef. In de loop van de 19^e eeuw veranderde de naam tot de huidige schrijfwijze, maar de code bleef onveranderd. In de Oostkantons was de code voor Sankt-Vith toen het in 1919 bij België kwam RMV, waarbij de M voor Malmédy stond en de V uit Sankt-Vith afkomstig was. Al spoedig werd de code gewijzigd in RSV. Voor de rest had men geen rekening gehouden met de ligging van een station, afhankelijk van de ligging in een kanton. Alhoewel Lint (lijn 13), in het kanton Kontich ligt, had Kontich-Dorp vroeger de afkorting FCU. Kontich-Kazerne (lijn 25/27) had vroeger de code FCT en ging later door het leven met code FKI.

Ook al in 1922 kregen een aantal stations een andere code. De stations van Ans, As en Ath (Aat) kregen zo een A als eerste letter. Ans had oorspronkelijk de code FNS en kreeg toen de code ANS. As, dat voor de spellingsaanpassing van onze "Nederlandsche" taal, de code FHC had veranderde die toen gewoon in AS. Het stadje Ath met code FTH veranderde deze in ATH. (*N.v.d.r.: hoogstwaarschijnlijk werd dit ook gedaan om het aantal vergissingen te verminderen.*) Deze drie plaatsen kregen dus gewoon hun gemeentenaam als code.

In dezelfde periode ontwikkelde zich in de provincie Limburg de steenkoolontginning. Om de afvoer van de steenkool mogelijk te maken werden er drie spoorlijnen aangelegd. Een eerste liep tussen Leopoldsburg (vertakking Heppen) en Bilzen. Een tweede liep tussen Boksbergheide en As en nummer drie tussen As en Eisden (mijn). Deze nieuwe plaatsen kregen dan ook een stationscode. Beringen-Mijnen kreeg MI, Zolder werd MZR, dat in 1977 nog werd omgedoopt tot MZP. Houthalen werd MUA, Winterslag werd GWI en Eisden-Mijnen tenslotte kreeg GDN.

En zelfs op één lijn kon men verscheidene afkortingen tegenkomen. Alhoewel van oorsprong een Grand Central Belge lijn waarbij dus als een eerste letter een G hoorde, treft men op verschillende stations van lijn 15 zowel een F als een L aan als eerste letter. Herentals, op het kruispunt van een andere Grand Central Belge lijn 29, heeft al sinds de beginjaren FHT als code. Lommel en Lommel-Werkplaatsen hadden respectievelijk LOL en LUL (sic) als afkorting. In totaal hadden nog niet de helft van de stations van lijn 15 de G vooraan in de code.

Een soortgelijk fenomeen deed zich voor in de Oostkantons. Het oorspronkelijk Pruisische grensstation Herbesthal kreeg in 1919, na de inlijving bij België, geen R maar wel de F als eerste letter, namelijk FHR. Het locomotievendepot langs de kant Welkenraedt had GWK als afkorting.

De telegrafische afkortingen van de provinciehoofdplaatsen:

<u>STAD</u>	<u>oud</u>	<u>→ 1977 NIEUW</u>
Brussel-Zuid	FBM	FBMZ
Brussel-Centraal	FBHC	FBCL
Brussel-Noord	FBN	FBN
Brussel-Luxemburg	LX	LX
Brussel-Groendreef (1)	FBV	----
Antwerpen-Centraal	FN	FN
Antwerpen-Zuid (2)	FNSD	----
Gent-Sint Pieters	FGSP	FGSP
Gent-Zuid (3)	FG	----
Brugge	FR	FR
Mons (Bergen)	FMS	FMS
Namur (Namen)	FNR	FNR
Arlon (Aarlen)	LL	LL
Liège-Guillemins	FL	FL
Liège-Palais	FLGP	FLGP
Liège-Longdoz (4)	FDZ	----
Hasselt	FHS	FHS
Leuven	FLV	FLV
Wavre (Waver)	FWV	GWV

(1) 1^e station van België

(2) oud station Bolivarplaats

(3) oud station Graaf van Vlaanderenplein

(4) oud station van de Nord Belge

Andere belangrijke stations:

Denderleeuw	FDD	Verviers-Central	GV
Kortrijk	FC → LK	Charleroi-Sud	FCR
Mechelen	FM	Tournai	FTY
Oudenaarde	FDN	Ottignies	LT
Sint-Niklaas	FSN	La Louvière (Centre)	LVR

De Kuststations:

Knokke	FKK (!)	Oostende-Stad (ex)	FSD
Heist	FHY → FHI	Oostende-Kaai	FSDQ → FSD
Duinbergen	MUI → LNO	Nieuwpoort-Bad (ex)	FNA
Zeebrugge	LZE	Nieuwpoort-Stad(ex)	FNP
Zeebrugge-Strand	LZES	Koksijde	MX
Blankenberge	FBK	Adinkerke-De Panne	FDK

Enkele verdwenen stations:

Baardegem	MRG	Maaseik	LMK
Bernissart	LBI	Ordingen	FOD
De Klinge	FCI	Pecq	FPQ
Estinnes	LES	Virton-Ville	LIV
Jauche	FJC	Zwevegem	FSW

Enkele bekende vormingsstations:

Kinkempois	NK	Antw.-Noord	NDMF → FNND
Montzen (ex)	GMN	Genk-Goederen	FKGG
Monceau	LNC	Merelbeke (ex)	FKR
Ronet	FEO	Gent-Zeehaven	FGNF → FGZH
Stockem	MKM	Zeebrugge	LZR → LZE

Grensstations (vele al buiten dienst):

Visé	FVS	Welkenraedt	GWK
Quévy	LQV	Erquelines	LQ
Athus	MH	Mouscron	FMC
Quiévrain	FQ	Essen	LEH → FES
Weelde Staat	GWE	Losheimergraben	RMO
Hamont	GHA	Plombières	FBB
Lanaken	GLK	Steinebrück	RMK
Lengeler	RME	Bénonchamps	MBC
Sterpenich	MS	Lamorteau	MLM
Heer-Agimont	LHA		

(wordt vervolgd)

