



# RAIL-REVUE

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

Zesentwintigste jaar – Nr. 1

januari – februari – maart 2011

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](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 2011:** België 21€, andere landen 25 €

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**

Werkten mee aan dit nummer:

Colofon	2	Eddy Cassiers
Verenigingsnieuws	3	Jacques Cohn
COHN	4	Luc Couscheir
Rail-Actueel – NMBS	8	Erik Heylen
Charleroi in de sneeuw	14	Rieme Hofman
De Lijn	15	Robert Morren
MIVB	21	Noël Suys
Proficiat met dit mooie rapport	22	Johan Thyssens
		Jan Vandecandelaere

Afsluitdatum voor redactionele bijdragen volgend nummer: **15 mei 2011**



**kleur & z/w prints**  
**laser & inkjet**  
**boekjes**  
**foliedruk (metaal)**  
**grootformaat**  
**naamkaartjes**  
**enveloppen**  
**planafdruk**  
**stempels**  
**inbinden**  
**lay-out**  
**buttons**  
**snijden & biegen**  
**plastificeren**  
**textiel bedrukking**  
**nieten en plooiën**  
**enz.**

**MET OOG VOOR KWALITEIT**

**XPO**

[www.xpo.be](http://www.xpo.be) - [info@xpo.be](mailto:info@xpo.be) - T. 03 440 74 47 - F. 03 440 74 65  
Vredebaan 5 - Mortsels (ingang Van Peborghlei 6) open ma-do 9 -18u, vr 9 -13u.

## VERENIGINGSNIEUWS

### Bedankt

Kort en goed. Bedankt aan iedereen voor het vertrouwen dat u ons schenkt met het hernieuwen van het lidmaatschap aan VeBOV. Dat blijft voor het bestuur en de nog steeds kleine redactieploeg en medewerkers een stimulans om op deze manier voort te doen.

### En de winnaar is....

Aan de betaling van het lidgeld voor 2011 hadden we een kleine wedstrijd gekoppeld. We wilden hiermee de leden ook een weinig aanporren om vlug te betalen. Ons boekjaar start nog steeds op 1 januari. Massaal stroomden de betalingen binnen tijdens de laatste dagen van 2010. Helaas voor Stefan (153), maar hij sloot ons vorig boekjaar af. Meer geluk had de heer Michel Philips (159) uit Merchtlem. Zijn betaling staat bovenaan op ons eerste bankafschrift van 2011. Met de grootste felicitaties vanwege het bestuur en met dank aan onze bankinstelling om als onschuldige hand te fungeren. Volgend jaar opnieuw ?

### Maandelijksse bijeenkomsten

- |              |   |
|--------------|---|
| 25 maart     | Wilfried Behaegel brengt ons een terugblik op de diverse vieringen in Gent, Antwerpen en Brussel. |
| 29 april     | Eddy Cassiers toont ons openbaarvervoerbeelden uit Denemarken en Zweden. LET OP DE DATUM!         |
| 27 mei       | Raymond "Mon" Poot neemt ons mee langs verdwenen Duitse trambedrijven.                            |
| 24 juni      | Wilfried Behaegel met 125 jaar Kusttram, het vervolg van de voorstelling van maart.               |
| 23 september | Nog niet bepaald.   |
| 28 oktober   | Ronny Van Hee neemt ons mee naar Den Haag, Brussel en Duitsland voor trein- en trambeelden.       |
| 25 november  | Nog niet bepaald.   |
| 16 december  | Dia-, video-, dvd- en diverse hobbygebonden voorwerpen verkoop.                                   |

Dit is zoals gebruikelijk op de 4<sup>e</sup> vrijdag van de maand (behalve dit jaar in april en december omwille van de vakantie) in zaal PAROZA, Bacchuslaan 67 te Berchem, aanvang telkens om 20 uur.

### Uitstappen

AUTOBUS A600 De Decker-Van Riet 111860

In principe binnen enkele dagen na aflevering van deze Rail-Revue heeft de in vorig nummer al aangekondigde rit plaats. Belangstellenden worden op zaterdag 2 april om 9u30 verwacht op de Rooseveltplaats, wachtperron 46 (en dus zeker **niet** aan de stelplaats), voor een dag op diverse lijnen in het Antwerpse en Klein-Brabant. Er is een middag-(etens-)pauze voorzien. Meerijden kan voor 15 €, ter plaatse te betalen.

### UTRECHT

In samenwerking met MOBOV en TTO brengen we een bezoek aan Utrecht **op zaterdag 28 mei 2011**. Op het programma staan de Sneltram Utrecht – Nieuwegein, het stads- en streek autobusverkeer, het station Utrecht Centraal en het vernieuwde Nederlandse Spoorwegmuseum. Voor onze belangstellende dames is er in Utrecht uitgebreide shoppingmogelijkheid, ze hoeven zelfs het stationsgebouw niet uit. Uw bestuur is al op verkenning geweest en heeft voor de gegadigden ook al enkele modelbouw winkels getraceerd. Zoals aangekondigd gebeurt de verplaatsing per touringcar. Jammer genoeg is de verplaatsing per trein quasi onmogelijk binnen het tijdsbestek voor sommige van onze leden, maar bovendien zou de prijs dan bijna verdubbelen. De opstapplaatsen zijn Gentbrugge (stelplaats De Lijn) 6u30, Antwerpen Crowne-Plaza-hotel 7u10 en Berchem station (Singel) om 7u15. Zowel op de heen- als de terugrit houden we een koffie- en/of eetstop. Op de terugweg is er voldoende gelegenheid tot het nuttigen van een maaltijd. De prijs all-in is 50 € (exclusief de maaltijden). Inschrijven en betalen kan nog tot **15 april** op het bekende VeBOV-adres en rekeningnummer (zie colofon blz. 2) met vermelding van de gekozen opstapplaats. Er zijn nog een beperkt aantal plaatsen beschikbaar.

### FRANKFURT

Wegens de erg geringe belangstelling werd deze uitstap afgelast. Waar zitten die treinfreaks ?

### MOBOV

Op zaterdag 14 en zondag 15 mei richt MOBOV in het CC Bouckenborg, Bredabaan 561 te Merksem een grote Modelspooexpo in. Zie hiervoor de folder in bijlage aan deze RR. POLDERTRAM

De vzw Poldertram geeft een groot aantal fotoreeksen uit. De laatst verschenen reeksen hebben de autobussen (varia), de Antwerpse buurttrams en de MIVB tramlijnen 74 en 75 als thema. De afdrukken zijn 10x15 cm, glanzend, waarvan een aantal in kleur. Meer info is te vinden bij Stefan Justens, telefoon 0486/245 753 of [stefan.justens@telenet.be](mailto:stefan.justens@telenet.be).

### Foto voorpagina:

Sinds kort regelmatig te zien op lijn 24. Hermelijn 7235 op 10 maart 2011 op de Sint-Bernardsesteenweg.

Foto: Luc Couscheir.

### Foto achterpagina bovenaan:

NMBS CityRailstel 980 (ex 710) stond op 18 februari 2011 afgesteld op de terreinen van de CW te Mechelen.

Foto: Luc Couscheir.

### Foto achterpagina onderaan:

In Antwerpen reden ze toen nog niet, in Leuven reed de later geleverde Hybride A360 4516 op 21 februari al in dienst.

Foto te Ganzendries-Pellenberg, Rieme Hofman.

## Herinneringen aan de AR's van de buurtspoorwegen



FOTO's 1 en 2

In het eerste deel hebben we u 9 varianten van de toenmalige AR's (AutoRail of Motorspoorauto's) in de jaren vijftig voorgesteld. De AR's waren met een mazout (diesel) motor aangedreven en kwamen vanaf ca. 1933 in dienst ter vervanging van de stoomlocomotieven op de niet geëlektrificeerde lijnen. Genummerd van AR. 1 tot AR. 300 (zonder de 289 en 290), ontstond dominant een standaardtype met 2 assen, rechthoekige gesloten balkons en drie grote zijramen, met de nummers 36 - 112 en 116 - 282.

*Hierboven zien we de voorkant op foto 1 (ART.40 in 1950 aan het station van Mol) en foto 2 (159 te Han-sur-Lesse in 1955).*

## Deel 2 (zie voor deel 1 RR 2010/1)

© foto's en tekst: Jacques Cohn

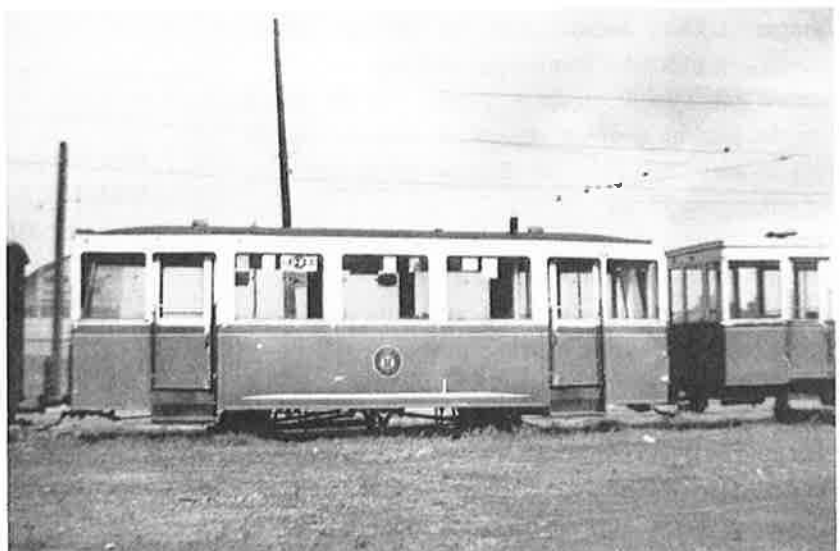


FOTO 2

Volgens de behoeften van talrijke lijnen werden deze standaard AR's nog aangepast: soms met een dubbel trek- en stootwerk (zie bvb. de ART. 40 (AutoRail Tractor) voor het slepen van normaalspoor en/of meterspoor goederenwagens, Westinghouse remslangen, met grote of smalle lijnfilms en zelfs een pantograaf (zie foto van de AR. 243 in deel 1). Verder werden er nog een beperkt aantal 4-assers gebouwd (115, 283, 284-288 en 291-296), maar de AR's moesten na WO II al vlug het veld ruimen voor de autobussen. De laatste lijnen, met uitzondering van de lijn naar de Grotten van Han, verdwenen in de jaren '60.

FOTO 3

*We zien in 1952 te Sint-Truiden de bijwagen 19505 van de groep Limburg, crème-rood geschilderd, nog rijklaar, maar blijkbaar al terzijde gesteld. Ik heb deze interessante foto in die van de AR's opgenomen, omdat het hier om de van zijn motor ontdane ex-AR. 16 gaat. Deze was bij zijn laatste diensten op de lijn Maaseik - Tongeren tot bijwagen gedegradeerd. Op die lijn was het de gewoonte om het wagenpark in een crème-rode livree te schilderen (zoals bij de autobussen).*





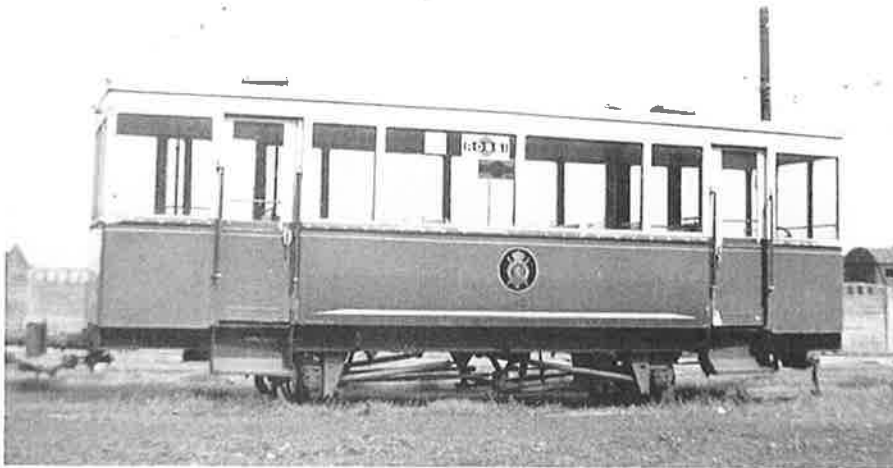


FOTO4

*Op diezelfde dag in 1952, op een opstelspoor in Sint-Truiden, de ex-AR.22 met zijn nieuwe bijwagennummer 19511.*

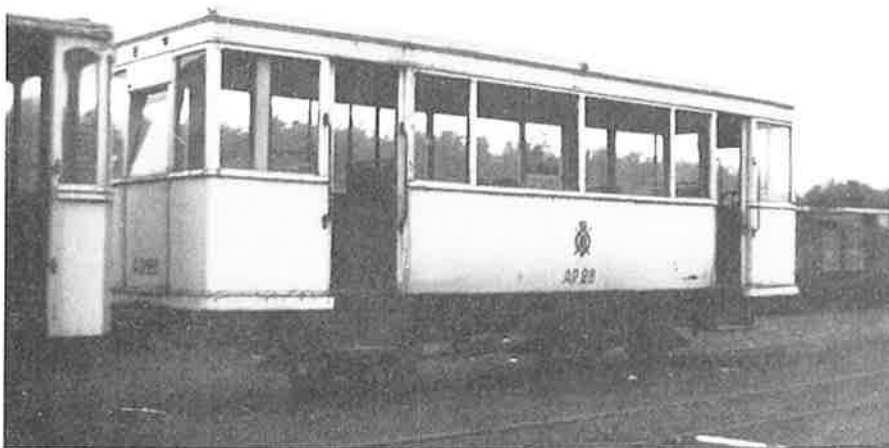


FOTO 5

*En nogmaals op diezelfde dag in 1952, op een zijspoor van het station Oreye, de AR. 28 van hetzelfde type, maar nog steeds in zijn oorspronkelijke beige kleur. Afgesteld of niet ? Ter plaatse wist mij niemand in te lichten.*

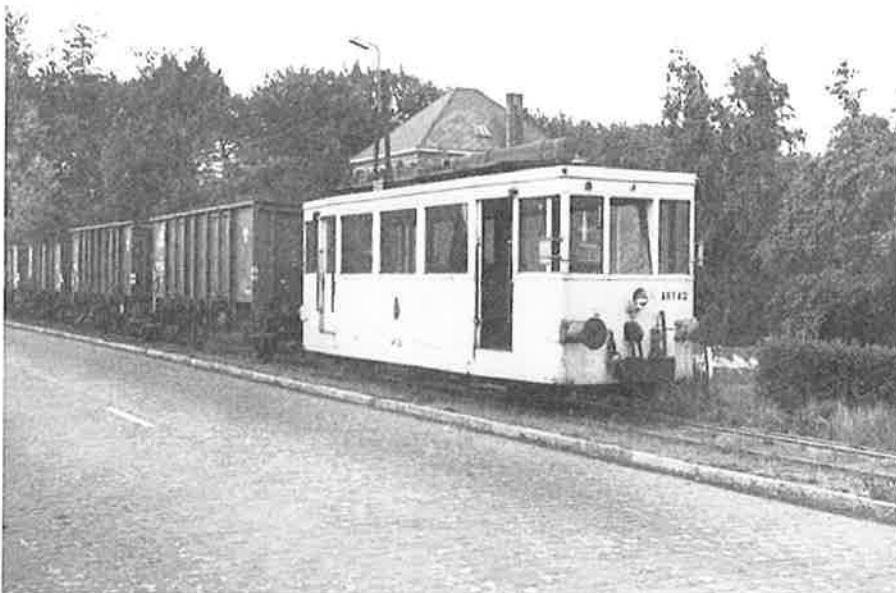


FOTO 6

*Ik heb van de ART. 40 (en 41) reeds enkele malen in de voorbije jaren foto's getoond met NMBS-treinen tussen het station van Mol en de zandgroeven langs het kanaal (van Bocholt naar Herentals). Hier rijdt deze krachtige trekker nog eens op hetzelfde baanvak richting dorp, in september 1958.*

**RR 2011/1 - 6**

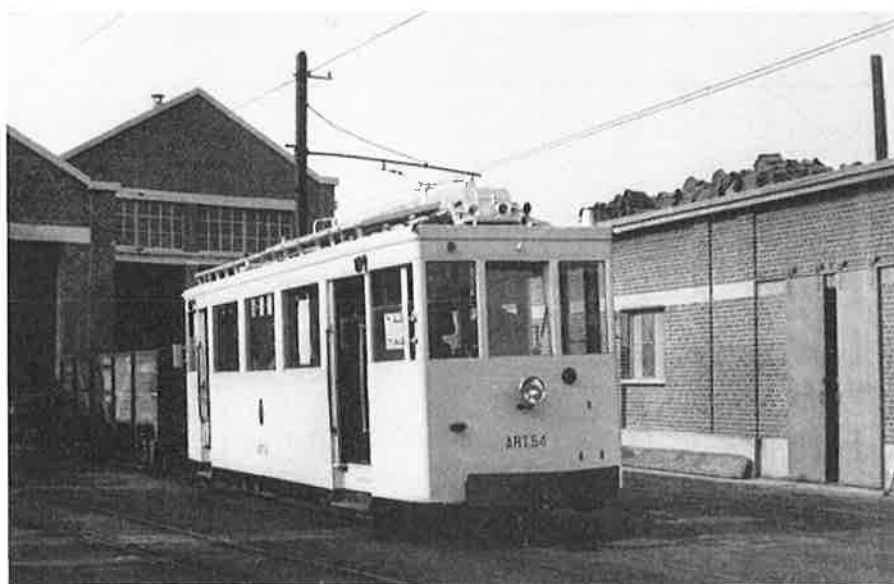
**FOTO 7**

*Een ander mooi zicht, ditmaal in de richting van het kanaal, in maart 1966. Het zandvervoer liep toen naar zijn einde toe.*



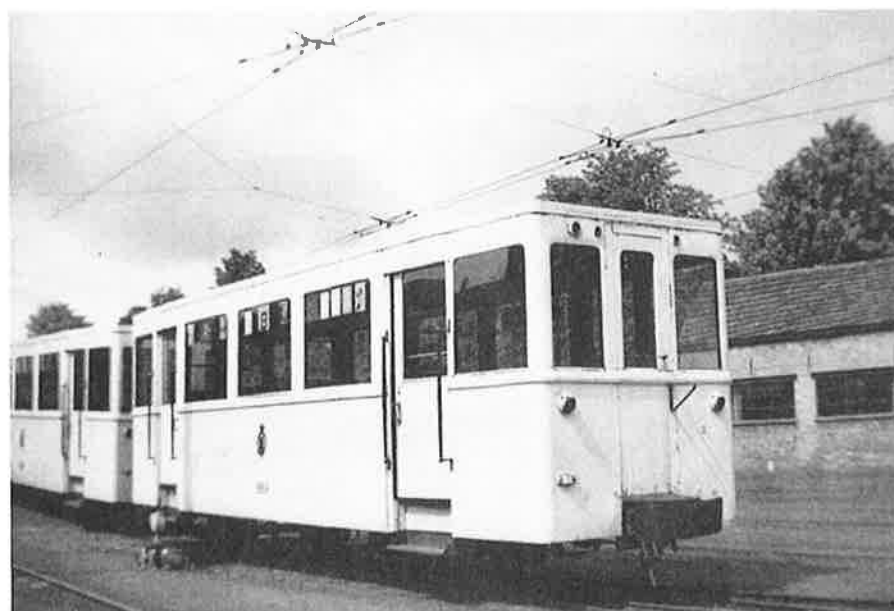
**FOTO 8**

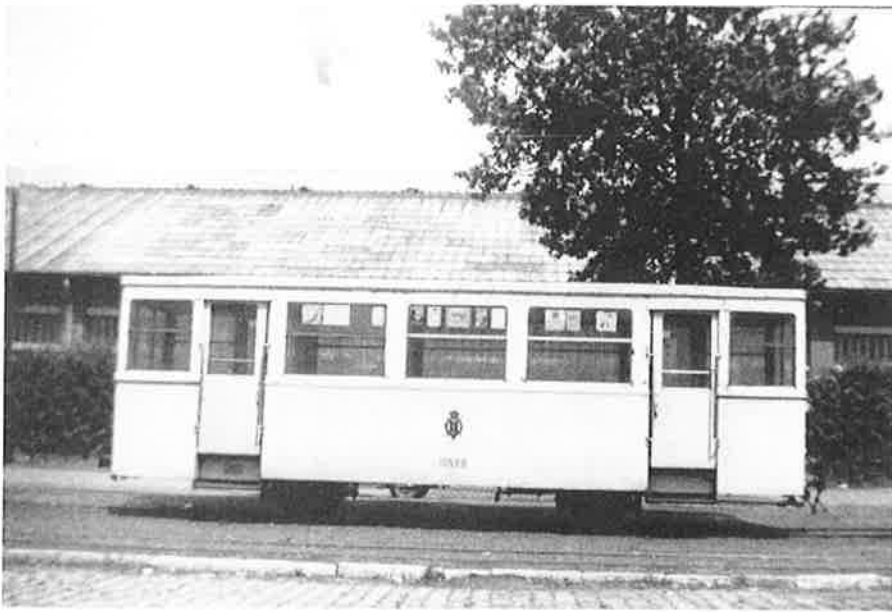
*In maart 1950 trekt ART. 54 een stel goederenwagens het NMVB-station van Tournai buiten. De ART. 54 lijkt vers geschilderd te zijn, kijk maar naar zijn dak! En al dit moois ligt nu al 60 jaar in de tijd terug!*



**FOTO 9**

*Weer een tot bijwagen verbouwde AR: ditmaal gaat het om de 19264, ex AR.79 te Kortrijk, aldaar gefotografeerd in 1951. Links zien we nog even zijn broer met het nummer 19263, ex AR.78. Volgens het Kortrijkse gebruik zijn de voor- en achterkant van de trams nummerloos.*





**FOTO 10**

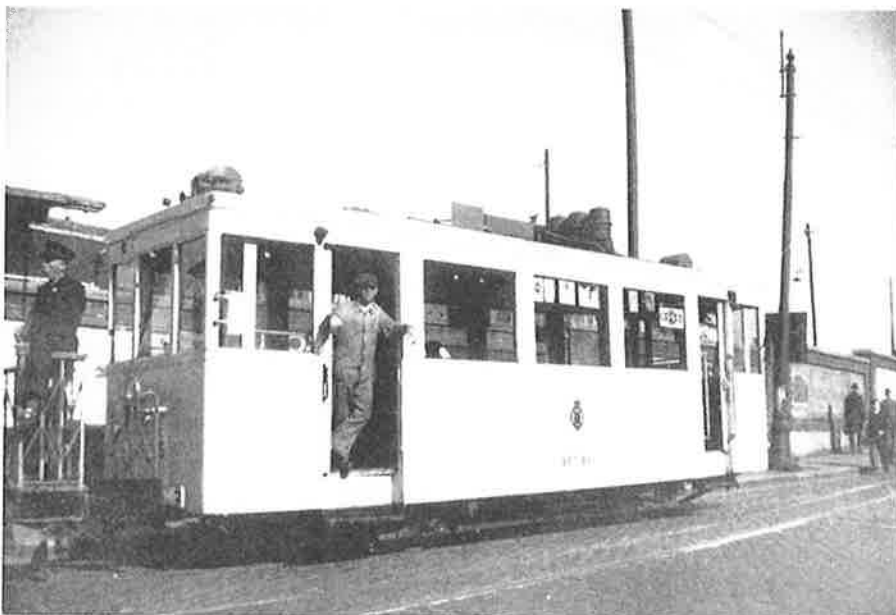
En nog maar eens hetzelfde verhaal van een verbouwde AR. Ik zou toch op het feit willen wijzen, dat al deze AR's hun uiterlijk onveranderd hebben bewaard, en dat er behalve het nieuwe nummer slechts het verwijderen van de dakapparatuur op de ombouw kon wijzen. Meestal hadden deze "nieuwe" 2-assige bijwagens maar een zeer kort bestaan, en waren slechts op het spitsuur op de baan te zien.

*Hier hebben we met de 19528 te doen, de ex-AR. 82. De AR's 81 en 82 waren na de oorlog "vaste klanten" op de Antwerpse lijn Polygoon – Wuustwezel. Na de elektrificatie van dit baanvak en de indienststelling van lijn 64 werden ze tot bijwagen verbouwd, eerst nog steeds met "AR", later met eenvoudig 81 of 82. Vervolgens (in 1950 of 51) kregen ze dan hun uiteindelijke nummers 19527 en 28 toegewezen, en reden uitsluitend met de spitsuurstellen van lijn 64.*



**FOTO 11**

*ART. 83 met een bieten trein langs de ringweg te Tienen in 1953. Let op de remslangen.*

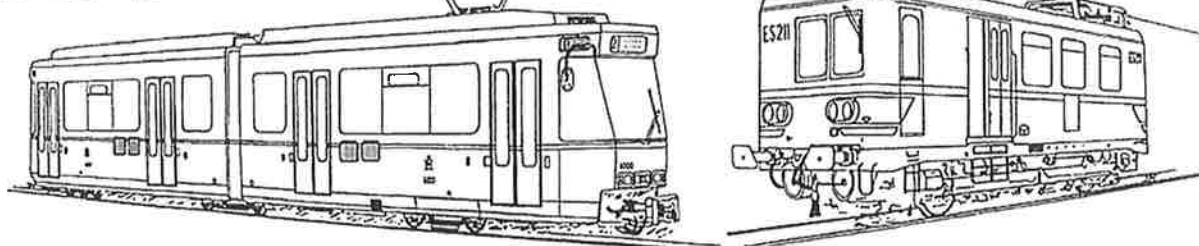


**FOTO 12**

*ART. 85 met een trein tussen Leuven en Onze-Lieve-Vrouw-Waver, in 1951.*

**(vervolg in ons volgend nummer).**

# RAIL-ACTUEEL



## INFRASTRUCTUUR CHARLEROI SUD

Na een eindeloos lijkende reeks werken is de restauratie van het belangrijke station klaar. Al in 2009 werd gewerkt langs de kant Namur en na de wacht- en lokettenzaal is nu ook de rest van het gebouw en de kant Brussel afgewerkt. Hier werden de niet-spoorgebonden activiteiten gevestigd, zoals een broodjeszaak, plus een vernieuwde doorgang tussen de treinperrons en het tram- en busstation van de TEC op het voorplein. In de andere onderdoorgang (kant Namur) is men voor ieder perron nog wel een lift aan het installeren. Enkel de lift naar het spoor 1 is reeds in dienst. Het dak van het stationsgebouw werd voorzien van zonnepanelen. Ter hoogte van de onderdoorgang kant Brussel kan de geïnteresseerde voorbijganger aflezen hoeveel zonne-energie op dat ogenblik geproduceerd wordt. Bij bezoeken in december en januari was dat telkens 0,0 kw.

Op lijn 124 (Brussel – Charleroi) is men in het kader van de GEN-werken nu volop bezig in de omgeving van Nivelles (of Nijvel) het sporenplan aan te passen. Op deze spoorlijn is er tussen Nivelles en Luttre nog één stopplaats in dienst, namelijk Obaix-Buzet waar enkel op werkdagen nog piek-urrtreinen stoppen, plus één 's avonds om 23.29 richting Brussel, elke dag. Wat is hier nu zo speciaal aan deze stopplaats? Amper 4 à 5 jaar geleden werd deze helemaal vernieuwd, nieuwe perronboorden, volledig beklinderd, nieuwe wachthuisjes en verlichting, kortom een voorbeeld van wat een perron hoeft te zijn. Eén zaak werd spijtig genoeg over het hoofd gezien, namelijk de plaatsnaamborden. Waarschijnlijk wordt de stopplaats wel enkel alleen gebruikt door de plaatselijke abonnees en die weten natuurlijk wel waar zij moeten in- of uitstappen. Een andere reiziger moet maar rekenen op zijn aardrijkskundige kennis. Met een goede GPS kan dit ook geen probleem zijn.

In Baulers daarentegen (Nivelles, kant Brussel) staan er wel nog plaatsnaamborden, alhoewel dit station ter gelegenheid van de invoering van het IC-IR-plan in 1984 gesloten werd.

In Brussel is de nieuwe 1250m lange Josaphat-tunnel tussen Brussel-Schuman en Meiser in ruwbouw vrijwel klaar.

In het kader van het GEN-net gaat hij de Europese wijk en Brussel-Luxemburg rechtstreeks verbinden met lijn 26 Halle – Vilvoorde. Momenteel kunnen de treinen van lijn 26 enkel Etterbeek en Merode bedienen. Via de nieuwe tunnel zal men dan in Schuman of Luxemburg een rechtstreekse verbinding naar lijn 26 kunnen maken. Bij de ingebruikname, voorzien einde 2012, zullen dan wel de stopplaats en de metrohalte Merode niet meer bediend worden.

## LIJNEN 25 en 27

In Duffel heeft men op 25 en 26 januari 2011 de eerste van twee nieuwe spoorbruggen over de Nete voorlopig geplaatst waar later de brug voor lijn 25 moet komen. De week daarna werd de brug dan op zijn definitieve plaats gelegd, op lijn 27. Dat was drie maanden later dan aanvankelijk gepland. Nu gaat men de tweede, soortgelijke brug samenstellen die eind 2011 op lijn 25 moet komen. Deze ijzeren boogbruggen liggen 3m hoger dan de oude, versleten dito's. Dit moet het, volgens een Europese richtlijn, mogelijk maken dat met containers geladen binnenschepen nu met één laag meer containers over de binnenwateren kunnen varen. Overigens is er op de bewuste waterloop weinig of geen beroepsvaart, maar misschien kan daar nu wel verandering in komen.

## LIJNEN 12 en 27A

Een soortgelijk verhaal staat te gebeuren in Antwerpen (Damwijk, IJzerlaan). Daar moeten de oude spoorbruggen vervangen worden en ook 3m de hoogte in. Op deze plaats varen evenwel geen binnenschepen, maar enkele honderden meter verder wordt wel het belangrijke Albertkanaal gekruist. De lijnen 12 en 27A moeten op hetzelfde niveau komen als de enkele jaren geleden geplaatste bruggen van de HSL-lijn. Omdat de afstand tot het Albertkanaal te krap is om aan te sluiten op het bestaande niveau en de aanloophellingen met 2,8% en 2,9% zeker voor goederentreinen te steil zijn, worden dus ook aan de IJzerlaan



de bruggen verhoogd en vernieuwd. Men hoopt in juni van dit jaar na een aanbesteding, de werken te kunnen toewijzen. Al deze werken kaderen in de grote investeringen in de mobiliteit rond Antwerpen en worden gecoördineerd door de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel, kortweg BAM. Een einddatum wordt niet vermeld. In verband met deze werken moet de NMBS ook haar spoorverkeer op de lijnen 12, 25 en 27A aanpassen. Al vanaf deze zomer gaan ook de L-treinen Antwerpen – Essen – Roosendaal (NL) via de Noord-Zuid-tunnel in plaats van via de ringlijn. In Antwerpen-Oost en -Dam zullen dan nog enkel een handvol pickuurtreinen stoppen. Er moet telkens minstens één brug, of twee sporen, in dienst blijven voor de talrijke goederentreinen.

Een andere spoorbrug in de provincie Antwerpen die moet verhoogd worden is deze van lijn 15 in Herentals over datzelfde Albertkanaal. Van een aanvang voor deze werken is momenteel nog weinig geweten. Ter informatie nog even vermelden dat, om de doorvaarthoogte volgens een Europese norm op 9,1 m boven het wateroppervlak te brengen, er alleen al tussen Hasselt en Antwerpen in totaal niet minder dan 47 bruggen dienen te worden verhoogd.

#### IJZEREN RIJN

Het was even stil en er was goede hoop, maar het mag blijkbaar niet zijn. Omdat de Duitse deelstaat Nordrhein-Westfalen wegens financiële redenen afziet van het nieuwe tracé langs de Duitse snelweg A52 moeten we de eerste 20 jaar daar alvast geen trein verwachten. Dit nieuwe tracé liep ongeveer van Mönchengladbach (D) langs de A52 tot boven Roermond (NL). Nederland wil op zijn beurt evenwel niet weten van het huidige tracé dat zoals geweten door een stiltegebied loopt. Nochtans had een Europees vonnis België, dat zich kon beroepen op een verdrag uit 1839, dan weer in het gelijk gesteld.

De afstand tussen Antwerpen en Mönchengladbach via de IJzeren Rijn is liefst 51 km korter dan via Montzen. Nu is dat 212 km en dat zouden er dan slechts 161 km kunnen zijn. Bovendien heeft de IJzeren Rijn een veel vlakker profiel dan de bestaande route. Zo is bij vertrek uit Aachen-West op de lijn naar Montzen tot aan de grens (tunnel Gemmenich) een stijgingspercentage van 1,74%. Zelfs nu, na de elektrificatie en met de krachtige loks, moet er nog steeds een opdruklok gebruikt worden. Men mag er van uitgaan dat het vervoer via de IJzeren Rijn ongeveer een uur kan winnen en er dus naargelang ook energie kan bespaard worden. Langs de andere kant gaat er natuurlijk ook voor 51 km rijpadentaks verloren voor de NMBS en dan vooral bij het Franstalig landsgedeelte. Zou dit laatste gegeven ook niet meespelen?

#### LIJN 36

Sinds de nieuwe dienstregeling van 12 december 2010 werd op deze lijn een nieuwe stopplaats van Dolhain-Gilleppe geopend. Zij kwam in de plaats van de oude die wegens het aanleggen van een 450m lange tunnel moest verdwijnen. De

nieuwe stopplaats ligt ongeveer 1,2km in de richting van Welkenraedt, waar ooit het vroegere station Dolhain-Vicinal stond. Vandaaruit kon men toen via een 8,2km lange buurtspoorweglijn verder naar Eupen.

De nieuwe stopplaats heeft 300m lange perrons gekregen die sinds 12 december 2010 bediend worden door de IC van Oostende naar Eupen om 15u35 en om 16u26 met de tegentrein.

#### KOPERDIEFSTALLEN

In 2010 waren er niet minder dan 717 koperdiefstallen, tegenover “slechts” 290 in 2009. Dat is een stijging met maar liefst 147%! Welk normaal bedrijf kan in deze barre economische tijden zulke goede cijfers voorleggen en wordt “koperdief” een knelpuntberoep? Het is wel een echte plaag geworden die dikwijls tot ontregeling van het treinverkeer leidt met storingen in de signalisatie, de bovenleiding en de stroomtoevoer. De reiziger is finaal de dupe met vertraagde of afgeschafte treinen. Laat het een schrale troost zijn dat ook andere landen hiermee te kampen hebben. Alles heeft te maken met de hoge kostprijs van (oud) koper die begin 2011 rond de 7€ per kg bedroeg!

#### WINTEROVERLAST

In december 2010 zorgde de dikke sneeuwvacht voor problemen. Grootste slachtoffer waren de hogesnelheidstreinen. Deze moesten gedwongen trager rijden en liepen tussen 1 en 3 uur vertraging op. Een aantal werd ook afgeschafte. Dit gebeurde vooral met de Duitse ICE en de Eurostar. Dikwijls kwam de sneeuw in aanraking met de elektronica, met nefaste gevolgen. Omdat in dezelfde periode ook het luchtverkeer nagenoeg plat lag en de feestperiode op zich al voor meer reizigers zorgde, was de chaos volledig. Volgens de nieuwsberichten stond in London Saint-Pancras een rij van meer dan 1 km wachtenden die op een ticket hoopten.

Niet enkel de HST's hadden problemen. Ook de Benelux en de weinig overgebleven klassieke internationale treinen richting Zwitserland, liepen grote vertragingen op van 2 à 4 uur. In Nederland heeft op een zeker moment praktisch het gehele treinverkeer platgelegen. De grootste problemen waren er met de dichtgesneeuwde wissels. Op een beperkt aantal trajecten werd enkel met stoptreinen gereden zodat reizigers meermaals moesten overstappen. Zoals dat dikwijls (ook in andere landen) het geval is, waren het de nieuwste treinen die het massaal lieten afweten. Van de 95 nieuwe treinstellen die de NS recent in dienst had genomen stonden er liefst 85 langs de kant. Meestal was ook hier het indringen van smeltwater of sneeuw de oorzaak. De oudjes (materieel 64) moesten de klus dan maar klaren. Wel hebben de NS getracht om de Benelux en de andere internationale treinen zoveel mogelijk laten rijden.

INFRABEL en de NMBS hebben het al bij al nog niet zo slecht gedaan in die periode. Op een zeker moment stond er nochtans voor ongeveer 25% langs de kant, wat kortere trein-

samenstellingen en veel opeengepakte reizigers tot gevolg had.

Hetzelfde fenomeen zoals hiervoor beschreven deed zich ook in België voor: het oudste materieel bleek het betrouwbaarste te zijn. Op het net waren er problemen op lijn 162 in de omgeving van Libramont wegens de sneeuw en de ijsvorming op de bovenleiding. Hierdoor kregen de AM96 en de locs reeks 13 veel te maken met spanningsonderbrekingen en schokken; nefast voor dit met elektronica volgestouwd materieel. Het gevolg was dat dit niet meer tussen Namur en Arlon mocht worden ingezet. In de plaats daarvan werden veelvuldig de klassieke AM62 met nummers 151 tot 270 ingezet en zelfs dieselstellen van de reeks 41 pendelden tussen Jemelle en Arlon.

Wat wel mocht blijven rijden waren de, normaal enkel voor goederentreinen gebruikte, locs van de reeks 20, die met de M6-dubbeldeksrijtuigen werden ingezet op lijn 162. Zij reden evenwel enkel tot Arlon, omdat ze niet zijn uitgerust met het Luxemburgse veiligheidssysteem MEMOR 2. Tijdens de kerstperiode tussen Brussel en Luxembourg reizen betekende tweemaal overstappen, in Namur en in Arlon. Vanaf dinsdagavond 28 december was de toestand vrijwel terug genormaliseerd.

Op lijn 44 Pepinster – Spa-Géronstère zijn er problemen geweest tussen Theux en Spa. Daar waren er verschillende bomen bezweken onder de dikke sneeuwvacht en op de spoorbaan terechtgekomen. De L-trein vanuit Welkenraedt reed maar tot Theux, de rest van het traject werd met autobussen gereden (geschoven?). Dit was zo op 18 en 19 december.

2011 zette in met een flinke dooi en overvloedige regenval. Sommige spoorvakken kwamen hierbij volledig onder water te staan. Dat was het geval op lijn 132 op vrijdag 7 januari tussen Mariembourg en Couvin.

Op lijn 42 Liège – Gouvy waren er problemen tussen Rivage en Aywaille en tussen Vielsalm en Gouvy op zaterdag 8 januari. Hier konden de treinen enkel rijden op één spoor en met beperkte snelheid.

Op lijn 96 Brussel – Quévy waren er problemen te Buizingen waar de voetgangersonderdoorgang van 12 tot 15 januari blank stond. De reizigers moesten gebruik maken van een pendelbus die hen van of naar Halle bracht.

Op dezelfde lijn gebeurde op vrijdag 3 december ook een overstroming. Hier was de dader evenwel een gesprongen waterleiding die een modderstroom veroorzaakte die het spoor in de richting Brussel bedekte. Dit had tot gevolg dat het eerste draaistel van motorstel 685 van de CR-trein 3756 Braine-le-Comte – Leuven ontspoorde. Omdat op die plaats toen al een snelheidsbeperking gold, waren de gevolgen ook eerder beperkt. Het ongeval had wel tot gevolg dat in volle ochtendspits twee sporen van lijn 96 buiten dienst moesten met behoorlijk wat ontregeling van de dienst tot gevolg omdat er tussen Tubize en Halle geen treinverkeer mogelijk was.

Rond dezelfde tijd viel ook de Benelux IC-B trein 9209 defect ter hoogte van Brussel-Centraal en ontregelde bijna drie uur lang het treinverkeer in de noord-zuidverbinding. Ook een trein met reizigers naar de luchthaven stond lange tijd stil met gemiste aansluitingen tot hun vlucht tot gevolg. Een ander onaangenaam incident overkwam de inzittenden van de Eurostar op 10 februari 2011. Bijna ter bestemming viel deze trein rond 22 uur defect tussen Halle en Brussel-Zuid. Niet minder dan drie uur werden de reizigers “gegijzeld” en in het ongewisse gelaten, na enige tijd zelfs nog zonder verlichting en verwarming. Gelukkig nam het cateringpersoneel het initiatief om de 500 passagiers niet van dorst te laten omkomen. Deze konden na één uur 's nachts bij aankomst verder met taxi's op kosten van Eurostar of op zoek naar slaapplegelegenheid. Met vele anderen stellen we ons de vraag hoe het op een steenworp van de hoofdstad zo lang moet duren om een trein weg te slepen. Er zijn voor de HSL 1 vier dieselloks van de reeks 55 met speciale koppelingen om treinen weg te slepen, meestal 2 in Brussel en 2 in Ath. Of zou het ongelukkige tijdstip van het voorval, 22 uur er iets mee te maken hebben?

#### NIEUWE DIENSTREGELING

De op 12 december 2010 ingevoerde dienstregeling bevat geen grote spectaculaire veranderingen.

In het weekend is op lijn 59 de dienstregeling van IC-G Antwerpen – Oostende aangepast aan de voorziene werkzaamheden in West-Vlaanderen. Vanuit Antwerpen vertrekken de treinen 10 minuten vroeger en komen ze er ook 10 minuten later aan. Daarom heeft men ook de IR-e Antwerpen – Neerpelt 4 minuten vervroegd naar Antwerpen en 4 minuten verlaat in de andere richting. Hierdoor is het (ont-) koppelen in Mol vervallen en moeten de reizigers van en naar Hasselt nu tijdens de weekends aldaar overstappen. In de week is alles hetzelfde gebleven op lijn 15.

Wel zijn er wat materieelwissels geweest. Zowel de L-treinen als de IR-b Brussel – Nivelles rijden nu volledig terug met de vierledige 800-en en de klassieke tweetjes. Tijdens de avonduren als de IR-b wegvalt en de IR-d uit Doornik in de plaats komt, rijden er nog Breaks of AM80 op deze dienst. Ten tijde van de vorige dienstregeling kon men hier ongeveer alle soorten materieel zien rijden.

Op de IR-l Binche – Brussel – Louvain-la-Neuve is een tweede stel M6 dubbeldeksrijtuigen in dienst gekomen. Het bijzondere hieraan is dat de trein twee elektrische locomotieven heeft van de reeks 26, voor en achter met daartussen de rijtuigen.

#### INTERNATIONAAL

Na al een negende trein in september 2010 is de Thalysdienst nogmaals uitgebreid. Nu de reiziger nog slechts 1u12' nodig heeft tussen Antwerpen en Amsterdam, tegenover 2u06' met de Benelux, zit deze verbinding duidelijk in de lift.

Op de HST-lijn naar Köln viel er één Thalys weg en kreeg de Duitse ICE er één bij. Deze rijden nu gecadanceerd elke vier uur, in de beide richtingen.

#### GOEDERENLIJN

In december 2010 is er een stukje van 1,5 km heropend van de lijn Hasselt – Maastricht. Naast het Nederlandse gedeelte van 4,7 km werd het stuk vanaf de grens tot Lanaken van lijn 20 vernieuwd. Daar werd er een goederenterminal met een overslagstation voor containers aangelegd. In het Spartacusplan van De Lijn is voorzien dat de sneltram vanaf de vroegere vertakking Beverst van de oude spoorweg gebruik zal maken.

N.S.

#### EXPLOITATIE

##### REEKS 23

Deze reeks oudgedienden (bouwjaar 1955 – 1957) schijnen nog steeds niet gemist te kunnen worden. Na het buiten dienst stellen van de reeksen 22 en 25 is de druk op de machines van de reeks 23 nog steeds hoog.

Een groot aantal P-treinen wordt gesleept met een 23-er aan kop. De inbouw van TBL1+ apparatuur houdt bestendig een extra aantal locomotieven van de reeksen 21 en 27 buiten dienst. Dat kan voorlopig alleen met de locs van de reeks 23 worden opgevangen. Op de nieuwe locreeks 18 kan nog niet gerekend worden. In de goederendienst is het aandeel van de reeks 23 wel aanzienlijk teruggevallen na de komst van de TRAXX-locs reeks 28. Bovendien worden een aantal goederendiensten overgenomen door de reeks 20. Met een oorspronkelijk park van 83 eenheden, zijn er in de loop der jaren natuurlijk enkele afvallers te noteren, meestal ten gevolge van zware ongevallen.

De 2307 ging na een ongeval te Hatrival al in 1992 buiten dienst. Op 13 maart 2002 botste de 2361 zijdelings met een goederentrein en werd niet meer hersteld. Ook de 2302 (met de hoger geplaatste verluchtingroosters) ging na een ongeval te Antwerpen-Noord roemloos aan de kant in 2005. De 2305 ging buiten dienst na lange tijd in de CW Salzannes te hebben verbleven en totaal van bruikbare onderdelen te zijn ontdaan. In februari 2011 stonden er zo'n twintigtal 23-ers buiten dienst, vooral door de inkrimping van de goederendiensten. In diezelfde goederendienst kwam het rijden in treinschakeling vrij veel voor. Een taak die één enkele TRAXX nu gemakkelijk voor mekaar krijgt.

Toch blijft het opmerkelijk dat een voor de goederendienst aangepaste locomotief zoveel P-treinen aan de haak krijgt. Deze reeks werd niet alleen speciaal verzwaaard tot 92 ton (tegenover de zuster machines reeks 22 met 87 ton) of 23 ton per as, om het doorslippen met zware treinen wat tegen te gaan tijdens het opschakelen. Ze kregen ook koppelstekkers om in treinschakeling te kunnen rijden met een andere 23-er

of 26-er. Hierdoor beleven deze locomotieven een ware renaissance, ondanks dat de trekkracht ten achter liep tegenover de modernere soortgenoten.

We geven u nog een overzicht van de te Antwerpen-Noord (tijdelijk?) buiten dienst gestelde exemplaren:

2301, 2308, 2313, 2318, 2319, 2322, 2326, 2332, 2336, 2337, 2347, 2353, 2354, 2356, 2358, 2359, 2366, 2369, 2373, 2376, 2378, 2379 en 2380.

E.H.

De broodnodige locomotieven van de reeks 23 gaat het echter niet altijd voor de wind.

Op dinsdag 1 maart jongstleden geraakte de 2346 in een wel zeer bizar incident betrokken. Aan de overweg van de Aarschotsesteenweg te Wilsele op lijn 35 kwam deze loc met zijn uit I6 en I10 rijtuigen bestaande P-trein in botsing met een zware bouwkraan. De bestuurder van de kraanwagen vertrouwde iets te veel op zijn GPS waardoor hij in een voor zijn voertuig te smalle, doodlopende straat terecht kwam. Tijdens het keermaneuver kwam de kraanwagen een stuk in het vrije ruimteprofiel van de spoorlijn, net op het moment dat de 2346 met zijn trein voorbijkwam. Een kleine ravage met al bij al gelukkige afloop was onvermijdelijk. De loc werd langs linkszij opengereten en de bestuurderspost werd grotendeels vernield.

E.C.

Ten gevolge van tijdens de samenstelling van deze Rail-Revue opgedoken technische problemen, hebben we de vormgeving moeten aanpassen. Gelieve ons daarvoor te willen verontschuldigen.



*Een zicht op de eerste in aanbouw zijnde brug over de Nete te Duffel. Onze plaatselijke verslaggever en fotograaf staat op het voetpad van de oude spoorbrug. We kijken in de richting van Antwerpen. De HLE 2370 sleept een goederentrein over lijn 27 in de richting Mechelen.*



*De nieuwe brug werd op de noordelijke oever van de Nete (kant Antwerpen) in elkaar gezet. Zoals de foto hierboven werd ook dit beeld genomen op 25 september 2010.*



*We zijn bijna 4 maanden verder. De nieuwe hogere brug werd over het water getrokken / geschoven en rust nog op voorlopige pijlers. Later wordt ze nog naar rechts opgeschoven richting oude brug en zal dan dienen voor lijn 27. Een tweede, identieke brug voor lijn 25 wordt nu geconstrueerd en komt dan ongeveer op de plaats van de eerste te liggen. Duffel 29 januari 2011.*

Al de foto's op deze bladzijde: Noël Suys.





*Nog een zicht op de eerste nieuwe brug, gefotografeerd vanaf de oude Netebrug.  
Duffel 29 januari 2011.  
Foto Noël Suys.*



*Op 30 juli 2010 trekken de 2312 en 2618 een bonte goederentrein richting Antwerpen Noord over lijn 35 te Leuven. Door gebruikmaking van de treinschakeling loopt de aanzetkracht op tot boven de 400 kN. Genoeg trekkraft om binnen de voorziene rijpaden te blijven.  
Foto: Erik Heylen.*



*HLE 2622 aan de achterzijde van de IR-j trein 3916 naar Brussel en Louvain-la-Neuve. Deze trein wordt gereden met M6 dubbeldeksrijtuigen en heeft als tractie twee 26-ers. Een soortgenoot van de 2622 staat vooraan de trein. Noël Suys fotografeerde het geheel te Binche, op lijn 108.*

## Charleroi in de sneeuw

*Ter hoogte van kilometerpaal 56 (?) staat dieselmotorwagen 4603 als monument opgesteld in het station van Charleroi Sud. Het sneeuwtapijt op de voorruit had geen invloed op het treinverkeer.*



*Meer last van de hevige sneeuwval had de TEC. Getuige hiervan de centrale aanwijzer op het stationsplein. Op de tramlijnen 54 en 89 en twee eenzame autobuslijnen na zijn alle andere lijnen "SUPPRIME" of afgeschaft in het Nederlands.*



*Ten bewijze van dat er toch iets reed deze 7425 op lijn 54 naar Gilly in de sneeuw.*

*Al de foto's op deze blz. Charleroi Sud, 19 december 2010. Noël Suys*





Op 20 januari ging het aan het drukke kruispunt Raoul Gregoireplein (aan het Sportpaleis) behoorlijk verkeerd voor Hermelijn 7225. Deze tram van lijn 5 was na zijn ochtendprestatie terug op weg naar zijn stelplaats aan de Noorderlaan. Hiervoor volgt hij de sporen van de voormalige lijn 12 in de Ten Eekhoveleri en de Bisschoppenhoflaan. Via het bovenvermelde plein gaat het vervolgens verder langs de lijnen 3 en 6 richting stelplaats. In het midden van het drukke kruispunt ging het eerste wielstel uit de sporen en reed de tram nog ongeveer 10 meter verder tot hij gestopt werd door een stevige paal van de verkeerslichten. Oorzaak was een lang metalen buisvormig voorwerp dat in de sporen lag. Het was voor de technici van De Lijn geen sinecure om de tram terug in de sporen te krijgen. Een Hermelijn kan enkel gelift worden ter hoogte van de wielstellen. De grote middenstukken, daar waar de deuren zich bevinden, hangen hier als het ware tussen. Daarom moeten deze eerst "in lijn" komen met een wielstelgedeelte en kunnen pas daarna opgeheven en verplaatst worden. Dat de tram ontsproorde in een vrij krappe boog maakte het er niet eenvoudiger op. Het vergde dan ook bijna vier uur voor de tram volledig getakeld was en het normale tramverkeer van lijn 12 hersteld was. Al die tijd werd deze laatste afgeleid naar de lus Engelselei.

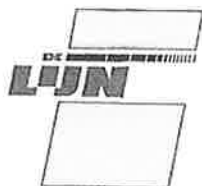
*Op de bovenste foto zien we het resultaat van de impact op de voorbumper van de 7225. De paal heeft de bumper een beetje te veel "geknuffeld".*

*Hiernaast het eerste middengedeelte en het middelste wielstel. Duidelijk zijn ook de hydraulische hefinrichting en de balk te zien waarmee de tram zijdelings verplaatst wordt.*

*Zicht op de nieuwe stelplaats Deurne zoals zij zich in afwerking bevond op 16 februari 2011. We kijken in de richting van Antwerpen. Inmiddels zijn binnen al de inrijwisselkam en de eerste sporen geplaatst. Tijdens de zomer-(vakantie) maanden wordt het kruispunt zelf onder handen genomen met voorgesmonteerde spoorelementen.*

*Alle foto's op deze blz.: Luc Couscheir.*





## BUS (EN TRAM) OP TIJD IN 2012 ?

In de nieuwe beheersovereenkomst die de Vlaamse regering eind december 2010 heeft goedgekeurd, staat dat De Lijn meer aandacht moet besteden aan een stiptere dienstverlening. De Lijn moet in 2011 een strategisch plan voorleggen over de kostendekkingsgraad. Die moet per jaar telkens een half procent omhoog.

Er moet een netwerk komen van snelle, comfortabele snelbuslijnen (met weinig haltes).

De Lijn moet werken aan een betere communicatie in verband met de voorziene storingen (wegwerkzaamheden en manifestaties) en ook bij de onvoorziene (ongevallen en uitval van materieel).

Er moet (nog maar eens) verkeerslichtenbeïnvloeding komen. *N.v.d.r.: hier moet niet zozeer De Lijn wat aan doen, maar hoofdzakelijk de wegbeheerder.*

Zij moet ook het gebruik van de fiets aanmoedigen door o.m. het aanleggen van fietsrekken bij de haltes.

De Lijn moet elk jaar zo'n 5 % meer reizigers controleren.

Tot slot wordt de chipkaart ingevoerd. Vanaf 2013 zou die ook in gebruik moeten zijn bij de andere vervoersmaatschappijen in België.

## Tarieven 2011

Per 1 februari paste De Lijn haar tarieven aan. De voornaamste tarieven vindt u hieronder.

Prijs per rit		tram of bus	voorverkoop
1 of 2 zones	biljet	1,20 €	2,00 €
	lijnkaart	0,90 €	-----
	lijnkaart %	0,70 €	-----
vanaf 3 zones	biljet	2,00 €	3,00 €
	lijnkaart	1,60 €	-----
	lijnkaart %	1,20 €	-----

De minimum aankoopprijs voor een lijnkaart is 9,00 € en 7,00 € voor de lijnkaart %. In de lijnwinkels en aan de automaten kan u terecht voor kaarten met een hoger bedrag.

*N.v.d.r.: het grotere verschil tussen een biljet aangekocht op bus of tram en deze in voorverkoop moet de reiziger aanzetten om nog meer van deze mogelijkheid gebruik te maken. Zeker nu de mogelijkheid bestaat om uw ticket via de drie grote GSM-providers aan te kopen.*

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

abbonementen	Buzzypazz	Omnipas	Omnipas
	-25 jaar	25 - 59	+ 60 jaar
1 maand	21,50 €	28,50 €	24,50 €
3 maanden	61,00 €	80,00 €	69,00 €
1 jaar	168,00 €	219,00 €	190,00 €

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

## De Lijn Antwerpen

### Reclame-trams

7026	Cityjet	sinds december 2010
7042	Grobet	sinds december 2010
7044	Terre Bleue	sinds februari 2011

### OMBOUW / REVISIE PCC'S

In de loop van 2010 werd er gestart met een wat we zouden kunnen omschrijven als een kleine revisie van een aantal PCC's van de eerste twee reeksen. Het betreft hier de "plat-smoelekens" (zonder Scharfenbergkoppeling) uit 1960-61, de reeksen 7000-7038 en 7039-7060.

Behalve een schilderbeurt wordt het roest (vooral aan de deuren) in zekere mate weggevoerd en binnen valt vooral de bekleding van de zeteltjes op. Deze hebben nu ook de stoffen bekleding met het alom gekende "De Lijn" motief.

Uiterlijk zijn ze te herkennen aan het kleine snorretje of "V" in de sierstreep onder de voorruit. Het valt op dat met uitzondering van buitenbeentje 7050, die al een grondige ombouw achter de rug had, er tot nu toe enkel wagens uit de eerste reeks aan bod kwamen. Naast die 7050 fungeerde de 7026 als prototype in 1999. Dan volgden in 2000-2002 de 7040 tot 7060 en de 7001 tot 7008. Inmiddels waren de eerste Hermelijnen in dienst en werden er acht trams afgevoerd (7011, 12, 13, 20, 23, 25, 28 en 31) en ging de 7000 naar het trammuseum. Aansluitend kwamen dan de 7029 tot 7039 (minus de 7031) aan de beurt. In 2003-04 volgden nog de 7010, 14, 16, 17, 18, 19, 21 en 22. Als hekkensluiters fungeerden in 2006 nog de 7009 en 7027. De 7015 en 7024 kregen nooit de voor hen nog aangekochte nieuwe tractie-installatie ingebouwd en werden ook in 2002 gesloopt. Tot februari 2011 werden reeds de volgende trams behandeld: 7004, 05, 08, 09, 18, 41 en 50. In het najaar moet de levering van de volgende 13 Hermelijnen op gang komen en zullen er wellicht opnieuw een twintigtal slachtoffers vallen in het PCC-bestand.

### HYBRIDE AUTOBUSSEN

Sinds maart werden er 10 hybride autobussen in dienst genomen. Zij zijn van het type Van Hool New A360 en kregen de nummers 5402 tot 5411. Bij dit type autobus wordt een traditionele dieselmotor gecombineerd met een elektrische motor. De aandrijving van de wielen gebeurt met twee elektrische motoren, terwijl de dieselmotor enkel gebruikt wordt om de generator aan te drijven. De electrobus van ACEC uit de jaren zestig heeft blijkbaar een tweede leven gekregen. De autobussen worden in eerste instantie ingezet op de ringlijnen 30/34. De weken daarvoor werden zij meestal gebruikt voor chauffeursopleiding (en lijnverkenning) op buslijn 183 (Groenplaats - Niel).

### ECO-DRIVING

Bij de stelplaatsverdeling Antwerpen in het vorige nummer maakten we bij Berchem (Zurenborg) melding van enkele oude Communo's 3268-3270. Deze autobussen en onder-tussen nog andere exemplaren, kwamen ter vervanging van "Zurenborgers" die gebruikt worden voor de chauffeursopleiding Eco-driving. Of de "eco-" vervolledigd wordt met -logisch, dan wel -nomisch, laten we in het midden.



## REIZIGERSAANTALLEN

Begin februari 2011 maakte De Lijn de reizigersaantallen over 2010 bekend. Dit is natuurlijk verre van exclusief een Antwerpse zaak, maar zij neemt wel een groot gedeelte voor haar rekening. Daarom gaan we er op deze plaats wat verder op in. (de cijfers en procenten hebben we lichtjes afgerond)

	miljoen	stijging 09/10	%
Antwerpen	208,5	+ 3,3	38
Oost-Vlaanderen	114	+ 2,1	21
Vlaams Brabant	102,5	+ 4,1	19
Limburg	50,5	+ 1,5	9
West-Vlaanderen	71,5	+ 3	13
TOTAAL	547	+ 2,8	100

Hiervoor beschikken de verschillende entiteiten over de volgende (theoretische) aantallen trams en autobussen.

	trams	autobussen	verhouding reizigers/ % /voertuigen
Antwerpen	226	580	=806 31,40 -6,5
Oost-Vlaanderen	73	368	=441 17,20 -4
Vlaams Brabant	-----	571	=571 22,30 +3
Limburg	-----	360	=360 13,60 +5
West-Vlaanderen	49	335	=384 15,50 +0,5
TOTAAL	348	2214	2562 100

## ENTITEIT ANTWERPEN

Uitgaande van de voorgaande tabel krijgen we volgende cijfers voor de provincie Antwerpen:

Totaal entiteit is dus 208,5 miljoen reizigers, waarvan enkel de 12 Antwerpse tramlijnen er liefst 120 miljoen (of 57,5%) voor hun rekening nemen. De autobussen zijn in heel de provincie goed voor de resterende 88,5 miljoen (of 42,5%).

En het wordt nog interessanter wanneer we de cijfers voor de tramlijnen nog verder uitspitten. De twaalf lijnen zijn op zich dus goed voor 120 miljoen reizigers en dat cijfer komt overeen met nagenoeg 22% van het gehele totaal door De Lijn in heel Vlaanderen vervoerde aantal reizigers.

Per lijn geeft dat volgende cijfers en procenten. Om de vergelijking en evolutie duidelijker voor te stellen hebben we enkele lijnen bij elkaar geplaatst:

lijn	2000	2005	2006	2007	2008	2010
3	4,6	23,9 (1)	24,8	25,4	27,5	31,4
4	2,2	3,9	4,1	4,3	4,5	4,7
12	4,7	7,8	7,0 (2)	6,0	5,0	4,2
24	3,5	5,5	7,1 (2)	9,2	10,5	11,9
5	----	----	2,2 (2)	6,4	7,8	9,8

Het totaal voor de lijnen 5, 12 en 24 gaat van 14,3 in 2006 naar 25,9 in 2010

7	2,5	4,3	4,8	5,3	5,8	6,5
8	3,0	5,9	6,1	6,5	7,1	8,9 (3)
10	2,8	4,3	4,5	4,7	4,9	5,1
11	2,7	4,2	4,2	4,4	4,9	5,3
15	5,4	9,6	9,6	9,9	11,6 (4)	13,1
2	6,1	10,2	10,2	10,3	11,7 (4)	12,8
6	----	----	----	----	2,7 (4)	6,3

Het totaal voor de lijnen 2, 6 en 15 gaat van 26 in 2008 naar 32,2 miljoen in 2010

- (1) verlenging lijn 3 naar Zwijndrecht
- (2) nieuwe lijn 5 en herstructurering lijnen 12 en 24
- (3) verlenging lijn 8 naar Silsburg
- (4) nieuwe lijn 6 (over traject van de lijnen 2, 3, 5 en 15)

Nog wat commentaar bij de Antwerpse tramcijfers:

Lijn 2 die vele jaren de onbetwiste nummer één was heeft zijn leiderspositie na de verlenging naar Keizershoek en Zwijndrecht moeten afstaan aan lijn 3 die er met kop en schouders boven uitsteekt, overigens met een steuntje in de rug vanwege Oost-Vlaanderen dat zijn buslijnen grotendeels beperkt tot Zwijndrecht.

Ook lijn 15 heeft de 2 voorbijgestoken. Dat heeft natuurlijk te maken met een verschuiving vanaf 2008 van lijn 2 naar de nieuwe lijn 6.

De sprong van lijn 8 (+1,8 miljoen op een jaar) is dan weer te zoeken in de verlenging van Eksterlaar naar Silsburg.

De terugval voor lijn 12, tezamen met de stijging op lijn 24, is het gevolg van de lijnverwisseling én de introductie van lijn 5. Deze laatste lijn staat inmiddels al op nummer vijf in de absolute cijfers, maar wie had hier ook alweer twijfels over? Uw redacteur alvast niet. Dit alles zonder maar één enkele meter infrastructuur te moeten aanleggen.

## AANKONDIGERS IN DIENST

Bijna een jaar na de plaatsing van een plechtige inhuldiging van één exemplaar op de Frankrijklei is er eindelijk leven gekomen in de nieuwe infoborden. (Zie hiervoor ook de foto in RR 2010/2 blz. 21.) Op de infoborden staan de verwachte doortochtijden aan de halte van de daar passerende tram- en buslijnen, in real time. Het grootste probleem stelde zich tot nu in het afmelden van een voertuig, nà doortocht, maar dit lijkt nu opgelost. Het systeem maakt gebruik van de GPRS-technologie. De komst van de nieuwe infoborden betekent niet dat de oude "MIVA" rode bolletjes spoedig gaan verdwijnen. Deze blijven in dienst op de tramlijnen, althans waar ze destijds geplaatst werden.

## PREMETROSTATIONS

Na een bouwtijd van bijna twee jaar werd het vernieuwde premetrostation Diamant (Centraal Station) op 7 februari ingehuldigd door de bevoegde minister Hilde Crevits. Dit bijna veertig jaar oude station werd grondig gerenoveerd. Het meest opvallende is de plaatsing van liften en de rechtstreekse toegangen naar het treinstation. Deze verbindingen waren al wel in gebruik genomen bij de grote ombouw van het treinstation enkele jaren geleden maar werden nu afgewerkt. Roltrappen, vloeren, wandbekleding, verlichting en signalisatie werden vernieuwd. Meer en meer vinden de tramreizigers de weg naar "de geheime gang" die er al die tijd al lag naar de NMBS-stationshal. Bij de renovatie sneuvelde wel de toegang van en naar de Vestingstraat. Het is de bedoeling dat alle stations de volgende jaren een soortgelijke behandeling krijgen. Als eerste op de lijst staan de stations Groenplaats, Plantin en Meir. Dit laatste werd nochtans al enkele jaren terug onder handen genomen en van liften voorzien.

Nu we toch onder de grond steken (sic!), een beetje nieuws over de koker Turnhoutsebaan. De ingebruikname kost 81 miljoen euro en komt (naargelang de bron) in dienst in 2014 of 2015. Open hellingen komen er op de Frankrijklei en op de Herentalsebaan ter hoogte van de Plantin- en Moretuslei. Stations zijn enkel voorzien in Opera, Astrid en Zegelstraat. Via de Herentalsebaan gaat het dan over lijn 24 tot aan de Florent Pauwelslei en de Ruggevelddaan richting Wijnegem. Er komt naast de E313 een tak naar een P+R aan de rotonde van Wommelgem. Bovengronds zou er een 24 blijven rijden (voor de lokale bevolking).

## **BOECHOUT EN WIJNEGEM**

Hierover kunnen we heel kort zijn: deze twee werven liggen ondanks de winterperikelen vrijwel op schema.

In Morsel werden nieuwe liggers geplaatst links en rechts van de bestaande smalle brug over spoorlijn 27. Daarna kan het middengedeelte vernieuwd worden waarop de tram- en busbedding komt. Momenteel wordt er gewerkt aan het gedeelte tussen de voornoemde brug en het marktplein en de spoorlijn 25.

In Deurne en Wijnegem wordt er nu gewerkt ter hoogte van het bekende Shopping Center. Daar is half februari al een eerste spoorsectie van ongeveer 100m in beton ingegoten. Overigens werden de sporen op het Deurnese grondgebied, tussen enkele vriesdagen in, nog vlug verder opgevuld om daarna autoverkeer toe te laten. Aan het Fortveld, de terminus, is men inmiddels druk doende om een dienstgebouw/tractiestation op te richten. Als de planning klopt zijn hier tegen het bouwverlof (juli) de meeste werken achter de rug. Van de zomerluwte (?) gaat men dan gebruik maken om het drukke kruispunt te vernieuwen. Om de bouwtijd en de hinder zo kort mogelijk te houden zullen hierbij prefab-elementen gebruikt worden.

## **STELPLAATS DEURNE**

Nauw verbonden met de tramverlenging is de bouw van de nieuwe stelplaats "Deurne". Deze stond nog voor de jaarwisseling grotendeels onder dak en heeft de (overigens niet geplande) sneeuwbelastingsproef goed doorstaan. De toegangssporen en wissels van en naar de trambedding zijn alle geplaatst. Binnen werden de inrij-wisselkam en de eerste sporen inmiddels ook geplaatst. Tegen het najaar zal wellicht alles nog niet volledig klaar zijn, maar is ze al wel (gedeeltelijk) beschikbaar voor de komst van het volgend contingent van 13 Hermelijnen. De opening van de nieuwe loods is voorzien in maart 2012 en zal dan een herverdeling van de lijnen tussen de diverse stelplaatsen te zien geven. Behoudens nog latere wijzigingen zou dit als volgt zijn:

Hoboken: lijnen 2, 4, 7, 24 en één avonddienst van lijn 6. Deze stelplaats verliest de lijnen 10 en 12.

Punt aan de Lijn: lijnen 3, 6 (behalve die éne), 12 en 15. Deze stelplaats verliest de lijnen 8 en 11, maar krijgt er lijn 12 bij. Voor lijn 12 is de verhuis ook logisch, gelet op de kortere afstand tot zijn lijn.

Deurne: 5, 8, 10 en 11. Logisch natuurlijk wat de lijnen 5 en 10 betreft. Lijnen 8 en 11 moeten zeker de omweg maken langs de lus Engelselei om hetzij naar Silsburg / Eksterlaar te rijden, hetzij richting Zuid / Melkmarkt.

Hopelijk komt er nu ook spoedig de tramverbinding langs de Florent Pauwelselei en de Ruggevelddaan.

## **OLYMPIADE**

Per 31 januari zijn de belangrijke werken aan het Olympiadekruispunt gestart. Deze lopen over een 15-tal maanden en omvatten de omvorming van dit belangrijk kruispunt in een soort van rotonde, **met** verkeerslichten. Voor de tram betekent dit dat de terminus van lijn 6 al na goed drie jaar verplaatst wordt. Deze komt nu naast de drie flatgebouwen samen met een parking voor 195 auto's. Let even op: dit wordt echter geen P+R maar wel een stadsrandparking. Deze wordt nota bene betalend en volgens onze Antwerpse bestuurders gebeurt dit zelfs op vraag van de bewoners.

De nieuwe terminus is ook bedoeld als aanzet voor een tramlijn verder richting Wilrijk. Wanneer en langs welke

straten is nog niet beslist. In het midden van de rotonde (of wat daar voor moet doorgaan) komt er een dubbele driehoek voor de trams. Naast lijn 6 komt er natuurlijk ook lijn 2 en als derde been een dienstverbinding tussen lijn 6 en Hoboken. De nog grotendeels in 2010 vernieuwde S-bocht verdwijnt.

Naast de hinder die zo'n werken met zich meebrengen voor buurtbewoners en weggebruikers zijn er nog slachtoffers. De buslijnen 22, 180/1/2/3 en 500 dienen een omleiding te volgen en verliezen heel wat tijd. Maar er is nog een ander neveneffect, namelijk voor de MIVB. Bombardier is druk doende om een reeks 3000- en 4000-en aan Brussel te leveren. Deze nachtelijke transporten per dieplader mogen in ons landje zo min mogelijk over de autosnelwegen rijden. Zij dienen een door de overheid uitgekende reisweg te volgen, soms tot grote ergernis van de transportfirma. De MIVB trams komen normaliter via de E34 (expressweg), de Kennedytunnel en vervolgens via de A12 verder richting Brussel. De A12 dient echter bovengronds gevolgd te worden, zodat ze normaal via de Jan De Voslei en Boomsesteenweg moeten rijden. Deze meer dan 50m lange transporten kunnen nu niet meer langs deze weg passeren. Zou er nu niemand bij onze overheid over een weinig gezond verstand beschikken en deze transporten gewoon de toelating geven om langs de autowegen te rijden, eventueel met restricties, zoals dat in de meeste buurlanden het geval blijkt te zijn ?

## **HERMELIJN OP LIJN 24**

Sinds zaterdag 29 januari 2011 kan men al eens een Hermelijn ontmoeten op lijn 24. Hiervoor maakt men gebruik van de vrije wagens van Hoboken die normaal op lijn 2 de dienst uitmaken. Vooral op zondag zijn de vijf trams nuttig. Zij vervangen de tot nu toe nog met losse PCC's gereden diensten. Op zaterdag rijden er in principe drie Hermelijnen en in de week één. Voor de liefhebbers die op zoek gaan, hij rijdt met volgnummer 1 en verbaast de Antwerpenaar alle twee uur met zijn passage. Een neveneffect is alvast dat er op lijn 2 één stel PCC's meer te zien is in de ochtendspits.

Antwerpen of Brussel ?

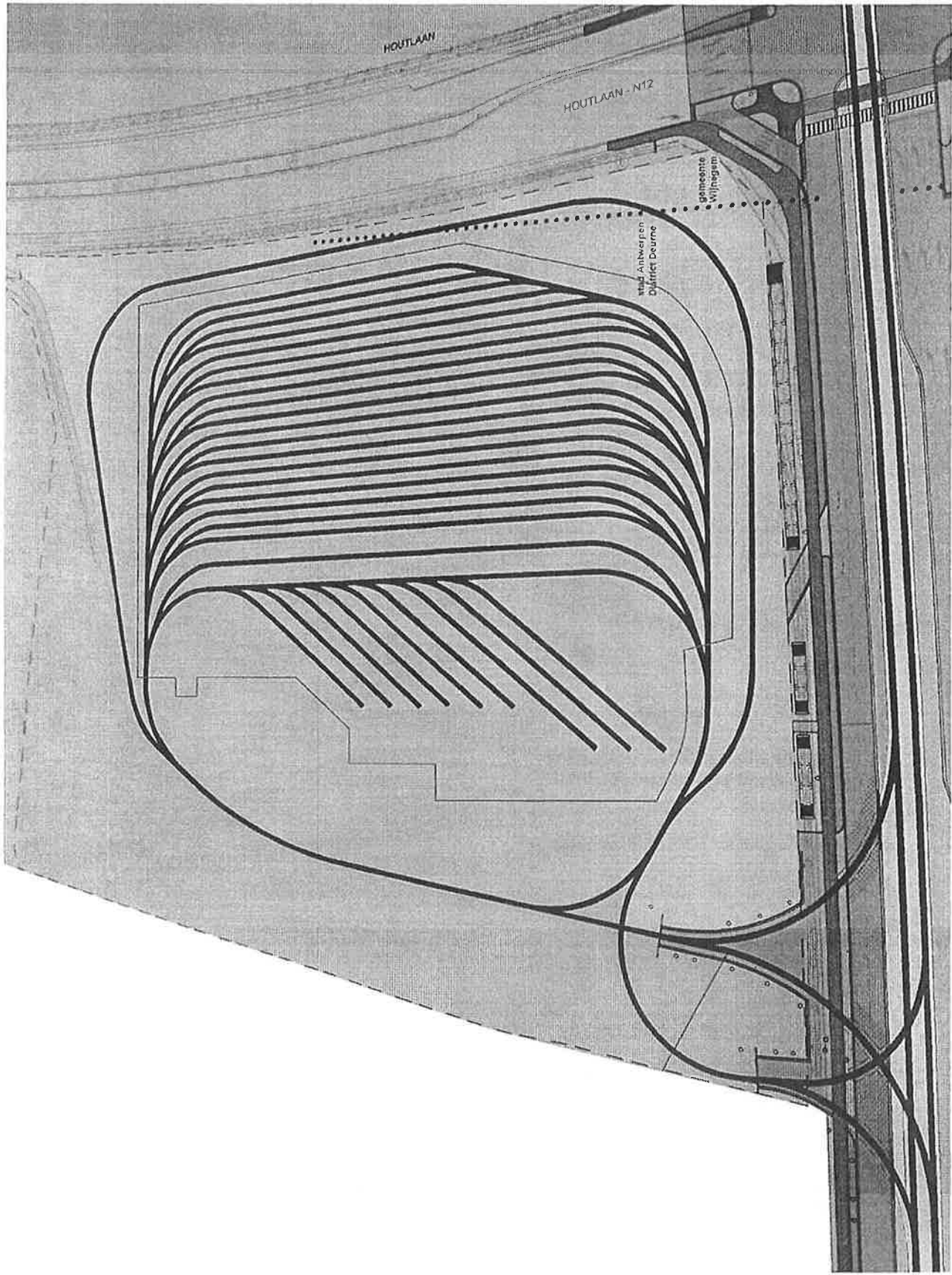
De Hermelijnen kennen hun route. Zij kondigen ook op lijn 24 plichtsbewust de volgende halte aan. Nu is het al geruime tijd de gewoonte om grotendeels "straat, plein of laan" weg te laten. In de Brederodestraat (in de Antwerpse Zuidwijk) krijgt men dan te horen: volgende halte: "Brussel".

## **BUSLIJNEN 22, 33 en 180/1/2/3**

Sinds 1 maart krijgt lijn 22 er een autobus bij en een bijgestelde dienstregeling. Vooral ten gevolge van de omleidingen aan de Jan Van Rijswijcklaan en Olympiade was dit noodzakelijk om de dienst gaande te houden.

Sinds 1 maart rijdt lijn 33 in de Valaarwijk langs de Bosheidelaan en de Heistraat i.p.v. langs de Valaardreef en de Kleinesteeweg. Dat is dus exact de reisweg waarover lijn 27 nog tot 1 november 2010 reed.

Nog op diezelfde datum werd de dienst op de lijnen 180/1/2 en 3 uitgedund van zes naar vier bussen per uur. De 181/182 en 183 behouden hun uur frequentie maar er rijdt nu nog maar één "tussenloper" als 180 tot Aartselaar Oever. Lijn 182 bedient nu ook Boom Station.



## De Lijn Oost-Vlaanderen

### GENT CENTRUM

Stilaan komt het einde van de weg- en spoorwerken in het Gentse centrum in zicht. Omstreeks de jaarwisseling waren de werken in de Cataloniëstraat en Koornmarkt bijna voltooid. Er ligt al een afbuiging compleet met bovenleidingspalen voor lijn 3 op het Burgemeester Braunplein en ook op de Sint-Michielsheiling. Er is ook een heel nieuw spoor- en wisselcomplex in de Cataloniëstraat,

inbegrepen een boog vanuit de Sint-Niklaasstraat richting Wilsonplein. Lijn 4 vanuit Moscou maakte toen kop ter hoogte van het Geraard Duivelsteen. Lijn 1 reed zijn normale traject Rabot – Gravensteen – Veldstraat enz. maar enkel in die richting. Omgekeerd ging het vanaf het Sint-Pietersstation via lijn 10 naar het Rabot. Een soort ringlijn als het ware.

## De Lijn Limburg

### STELPLAATSVERDELING entiteit Limburg

#### Standaardautobussen (2- en 3-deurs)

Van Hool A600	2602-2619 (nog 10 AB's)
Van Hool A600	2864-2875, 2931-2933
Van Hool A500	2958, 59, 64, 68
Van Hool A500	3219-3236
Van Hool A600 LA	3432-3439
Van Hool A600	3510-3535
Van Hool A600 LA	3655-3664
Jonckheere T2000	3829-3881
Van Hool A360	3729, 3730
Van Hool A360	4072-4077, 4079-4093
Van Hool A360	4356-4360
Jonckheere T2000	4564-4578
Jonckheere T2000	4980-4995, 5126-5135

#### Gelede autobussen

Van Hool AG700	2905, 07, 11, 17
Van Hool AG500	3774-3780
Van Hool AG300	4295-4309
Van Hool AG300	4653-4656
Jonckheere T2000 geleed	4912-4921, 4932-4942
Van Hool AG300	5060-5063, 5248-5258
	5329, 5330, 5555-5561

#### Midibussen

Van Hool A308	3480,3484,3486,3503,3504,3507
Jonckheere T2000 midi	4464-4476
Van Hool A309	4681-4690
Van Hool A309	5334-5345

#### Belbussen

Pro City	4318-4322
Mercedes	4502-4514 en 4520-4522
VDL-Volkswagen	5384-5386
VDL-Volkswagen	5400-5401

\*2864, 2865, 3510, 3860, 4985 = rijkschool

	belbus	midibus	stand.	geleed	totaal
Hasselt	7	16	72	33	128
Bilzen	6		2	2	10
Winterslag	2		43	7	52
Sint-Truiden	2	6	16	6	30
Tongeren	2	12	6	1	21
Beverlo	4		32	12	48
Kinrooi	3	2	20	12	37
Lanaken		7	25	4	36
<b>TOTAAL</b>	<b>26</b>	<b>43</b>	<b>221</b>	<b>77</b>	<b>367</b>

### Regio Hasselt 40

Hasselt	2615, 2616, 2864*, 2865*-2869, 2872, 3510*	
	2958, 2959, 2964, 2968	
	3729, 3730, 4072-4077, 4079-4093	
	4356-4360	
	3860*, 3863-3881, 4980-4989 (4985*)	
	4318, 4321, 4322	
	4503, 4505, 4520, 4521	
	3480, 3484, 3486, 3503, 3504, 3507	
	1681-1690	Bilzen
	2905, 2909, 2917	2870, 2871
	5248-5258	4319
	5329, 5330	4502, 4504, 4506
	5555-5561	5400, 5401
	4916, 4932-4940	4941, 4942

### Regio Winterslag 41

	2602, 2603, 2605, 2608, 2611, 2614, 2617, 2619
	3221, 3222
	3829-3859, 3861, 3862
	4509, 4510
	4295, 4296, 4299, 4653-4656

### Regio Sint-Truiden 42

Sint-Truiden	Tongeren
2876-2881	2873-2875, 3437-3439
5126-5135	
4464-4467	4468-4476
5344-5345	5341-5343
4513	4511, 4512
5384	

### Regio Beverlo 43

	3219, 3220, 3223-3231
	2931-2933, 3511, 3513, 3514, 3655-3664
	4990-4995
	4320
	4507, 4514, 4522
	2911
	4297, 4298, 4301-4309

### Regio Lanaken 44

Kinrooi	Lanaken
3432-3436	3515-3535
4564-4578	3233-3236
5346, 5347	5334-5340
4508	
5385, 5386	
3774-3780	
4300	4912-4915
5060-5063	





## VERNIEUWING TRAM- EN BUSPARK

### TRAMPARK

Wat voorafging:

Na de buitendienststelling in 2010 van de laatste 4-assige PCC's gaan nu de eerste 7700-en naar de sloper. Van de 7000-en worden er nog enkele gebruikt als werkwagen of voor opleiding. Ontsnapt (voorlopig) aan de snijbranders: 7019, 7021, 7036, 7042, 7052, 7055, 7157-7160, 7163, 7166-7171. De vrienden van Woluwe ontfermen zich over de 7016, 7065 en 7093. Van de hierboven vermelde overblijvers gaan er ook nog enkele naar Woluwe, evenals het prototype van de zesassers, de 7500.

Wat de reeks 7701-7827, bouwjaar 1971-73 betreft, gaan er de komende maanden meer dan de helft buiten dienst. Hier bepaalt niet zozeer het bouwjaar, dan wel de staat van modernisering en algemene toestand, of een tram of gesloopt, dan wel langer in dienst blijft. Een groot aantal kreeg al de nieuwe schildering, maar dat is geen garantie op een langer tramleven. Het belangrijkste criterium is of een tram al dan niet beschikt over het nieuwe remsysteem voor het rijden door de premetrotunnels, beter bekend als BCM.

Stand omstreeks het voorjaar 2011:

Trams **zonder** BCM, buiten dienst, oude livrei:

7705, 7720, 7725, 7726, 7731, 7746, 7747, 7749, 7750, 7763, 7764, 7777, 7781 en 7796 14 stuks

Trams **zonder** BCM, voorzien buiten dienst, oude livrei:

7702, 7704, 7707 – 7709, 7711- 7713, 7715, 7717 – 7719, 7724, 7728 – 7730, 7737, 7738, 7740 – 7743, 7752 – 7761, 7765, 7768, 7769, 7772, 7773, 7776, 7778, 7780, 7784, 7785, 7787 – 7790, 7792, 7793, 7795, 7797 en 7798 51 stuks

Trams **zonder** BCM, nieuwe livrei:

7735, 7744, 7745, 7762, 7766, 7770, 7774, 7779, 7783, 7786, 7791 en 7799 12 stuks

Oorspronkelijk stonden hier ook de 7722 en 7736 bij, maar deze krijgen alvast enig respijt. Het is niet denkbeeldig dat er nog meer wagens wat langer in dienst blijven en daarbij BCM ingebouwd krijgen.

Trams **met** BCM, nieuwe livrei:

7701, 7703, 7706, 7710, 7714, 7716, 7721, 7722, 7723, 7727, 7732, 7733, 7736, 7737, 7739, 7748, 7751, 7767, 7771, 7775, 7782 en 7794 en 7801 – 7827 49 stuks

Het zijn in eerste instantie deze trams die alvast de volgende jaren in dienst blijven.

REEKS 7901 – 7961, bouwjaar 1977-78:

Deze reeks is op een enkeling na volledig herschilderd en blijft ook nog in dienst. 61 stuks

REEKS 2001 – 2051, bouwjaar 1993-95:

Deze reeks trams is volledig herschilderd 51 stuks

REEKS 3000

Het eerste lot, 3001-3027, werd geleverd in 2006. De 3028-3049 volgden in 2007-08. In 2009-10 kwamen de 3050-3074.

Dit jaar en in 2012 volgen na de levering van een reeks 4000-en een volgend lot, de 3079-3120.

REEKS 4000

Tussen de levering van de 3000-en kwamen respectievelijk de 4001-4019 in 2006-07 en de 4020-4035 in 2010-11.

Inmiddels werden nogmaals vervolgreksen trams besteld voor levering in de periode 2012-2015. Eerst komen de 4036-4054, later nog de 3121-3166.

In 2015 zal de MIVB dan over 166 korte trams reeks 3000 en 54 van de lange versie, reeks 4000 beschikken.

### AUTOBUSPARK

Nog slechts een tiental A500 autobussen uit 1991-92 rijden nog mondjesmaat in Brussel. Deze worden evenwel nog aangevuld met de 8301-8330 die rond 2000 hun middendeur verloren en normaliter enkel gebruikt worden voor school-diensten.

In de verschillende reeksen A300 uit de periode 1994-96 zijn al heel wat slachtoffers gevallen. Naast de 20 aardgasbussen (A300-CNG) werden er al meer dan 40 gesloopt of verkocht. De reeks die spoedig (voortijdig) buiten dienst gaat zijn de 60 Jonckheere Premier – Daf 8500 – 8559 uit 1997-98. De vervolgreksen 8560 – 8619 uit 1999-2000 is nog vrijwel volledig.

Ter vervanging van deze standaardbussen stroomden er vanaf 2006-07 een reeks van 127 Van Hool New A330's binnen. Tussen 2009 en 2011 is een vervolgreksen 9601 – 9789 van nog eens 189 standaardbussen in aflevering.

De 32 gelede en geleasede Van Hool AG300 uit 2001 doen sinds 2009 dienst in en om Budapest. Zij werden in 2006-07 vervangen door de Mercedes O530GN 8858 – 8888 en in 2008-09 aangevuld met de soortgenoten 9001 – 9052.

Tot slot beschikt de MIVB naast 29 midibussen A308 uit 1999 (de reeks 8001-8016 en 8018-8030) ook nog over een 18 tal Mercedes Sprinterbusjes ten behoeve van het vervoer van personen met een beperkte mobiliteit, reeksen 8939-8956.

## Proficiat met dit mooie rapport

**Samenstelling: Bob Morren & Johan Tyssens**

Nee beste lezers, deze keer geen foto's als bijdrage aan ons blad maar een kopie \* van een dagelijkse "staat" van het rollend materieel en het personeel van de Antwerpse stadstram. Saai? Welnee, het geeft een schat aan informatie! Dit in schoolmeesterschrift ingevuld rapport kwam dagelijks terecht op het bureau van de hoofdingenieur. We veronderstellen dat dergelijke rapporten in alle tram-maatschappijen de ronde deden. De bedoeling was – en is nog steeds – dat het hoofdbrein ging denken, ingrijpen en delegeren wanneer er steeds dezelfde defecten op de rapporten te lezen stonden.

Interne post en wellicht kleine colli gingen mee met de gewone lijndiensten. De volgnummer werd getelefoneerd en iemand van de loods waarvoor de stukken bedoeld waren ging de afgesproken tram opwachten. Hoe de zwaardere stukken in hun loods terecht kwamen is ons niet bekend. Een vaste toer met werkwagens? Dat was het geval in reuzenbedrijven zoals het Londense tramnet. Ze hadden daar een paar gemotoriseerde, gesloten pakwagens die elke dag tussen het centrale werkhuis (met aansluiting op de spoorwegen) en de depots op het net reden. Die vrachtrams hadden onder andere remblokken, gereviseerde controllers, vaten olie en meer van dat zwaar materiaal mee.

Sinds 1994 beschikt elk depot van De Lijn over een bestelwagen maar we werken nog steeds op een zuinige manier bij de tram! We laden nog regelmatig een olievat in een tram die van of naar de centrale werkplaats gaat. Een defecte PCC koppelen we nog steeds zo veel mogelijk aan een wagen die naar de centrale werkplaats moet om de wielbanden te laten afdraaien maar die perfect rijvaardig is.

Er gebeurden in de busdepots bij nacht en ontij wel meer eigenaardige transporten... Er is aardig wat hebben en houden van de gezinnen van de mannen van de bus en de tram verhuisd in de Brossels, Büssings en de Fiats. Het verhaal doet de ronde dat er ooit kippenhokken met gepluimde bewoonsters en al de stadsbus opgingen met een andere bestemming! Volgens de mannen van de nachtdienst was dat niet echt foefelen, want, och, de bus reed geen honderden kilometers, het gebeurde niet dagelijks en bovendien schreef de brigadier van dienst de rit in het rapport voor de hoofdingenieur als "proefrit". Alleen het wagennummer moest kloppen maar de "dagslaven" mochten er niets van weten! Er heerste een ongelooflijke solidariteit onder de mensen van de nacht en de sancties waren niet min. Het was immers absoluut niet toegestaan om materiaal of personen mee te nemen op een proefrit. De

verhuisritten met pluimvee van de Sjarel van het centrale werkhuis of met het meubilair van de moemoe van de Fons van de Pothoek waren dus administratief gedekt en zoals jullie weten is dan alles in orde.

Terug naar het oude rapport voor de hoofdingenieur dat een merkwaardige kijk op de zaken geeft maar ook veel vragen oproept. Vooral de afkortingen, wellicht afgeleid uit het Frans of "technisch Frans-Vlaams" is voor ons visserslatijn, tenzij een aantal lezers daaromtrent meer kunnen verklaren. Graag! "Co, CN, Vi," en vooral het geheimzinnige "f.km gelé" komen vaak voor. Wat zou dat betekend hebben? Gelé: bevroren. Het kan, want het bleek koud te zijn die week in februari. Wat zou er bevroren geweest zijn? Controllers? Compressors? Het betreft blijkbaar alleen motorwagens.

We herinneren er nog eens aan dat loods 1 de Groenenhoek was, 2 de Driehoek/Karel Oomsstraat, 3 Hoboken, 4 de Brusselstraat, 5 de Pothoek en 6 Merksem (dokken). Om een of andere reden was de brave klerk verstrooid geweest en heeft hij loods 3 en 4 omgewisseld.

Merk op dat er eigenlijk weinig zieken zijn tenzij het gaat over personeel van de depots zelf en geen rijdende manschappen. De N.B. onderaan is ook niet alledaags want het vermeldt dat een aantal vloerluiken zijn gaan krom staan van de kou en de vochtigheid. Er hadden ook een aantal motorwagens de hele nacht gereden met neergelaten sneeuwborstels. Voor de rest, beste lezers, puzzelen jullie het maar zelf uit en bibberen jullie mee in de kou van de zes loodsen van de tram-maatschappij die toen op haar grootste uitbreiding was, een paar maanden voor het uitbreken van de tweede wereldoorlog in ons land.

\* origineel in het archief van VlaTAM.

### **NIET TE VERGETEN: ONZE UITSTAPPEN!**

#### **AUTOBUS A600**

Zaterdag 2 april om 9u30 aan de Rooseveltplaats perron 46, 15 €, ter plaatse te betalen.

#### **UTRECHT**

Zaterdag 28 mei, met bezoek aan het Nederlandse Spoorwegmuseum, de sneltram met bezoek aan de stelplaats met de Weense tramstellen en vrij stadsbezoek.

#### **MOBOV**

Op 14 en 15 mei modelbouwtentoonstelling te Merksem.

**Meer inlichtingen op bladzijde 3 van dit nummer!**

DONDERDAG 15/2/1940

Weersgesteldheid: *zonnig en zwaar bewolkt* Warmtegraad: *max + 5° min - 5°* Beschikbaar Materieel:

1407. 357 t 15;  
Bijw. 207

	LOODS 1		LOODS 2		LOODS 3		LOODS 5		LOODS 6		TOTAAL	
	In Dienst	Herstelling	In Dienst	Herstelling	In Dienst	Herstelling	In Dienst	Herstelling	In Dienst	Herstelling	In Dienst	Herstelling
MOTORWAGENS	67	2	84	4	58	8	28	2	22	10	207	18
AANHANGWAGENS	83	2	8	8	86	8	24	2	20	-	116	188
Defecten aan wagens in dienst	00.158	14.11.109 163.133 107.107 158.158	14.11.109 163.133 107.107 158.158	543.3	30 mo. 381 1. de. 241 1. de. 241 1. de. 241	30 mo. 381 1. de. 241 1. de. 241 1. de. 241	543.3	362-443-482 484-487-487 487-487-487	-	-	-	-
Onkru wagens ingerukt	124	11.11.109 11.11.109 11.11.109	11.11.109 11.11.109 11.11.109	355	1. de. 241 1. de. 241 1. de. 241	1. de. 241 1. de. 241 1. de. 241	355	1. de. 241 1. de. 241 1. de. 241	1. de. 241 1. de. 241 1. de. 241	1. de. 241 1. de. 241 1. de. 241	1. de. 241 1. de. 241 1. de. 241	1. de. 241 1. de. 241 1. de. 241
Aanrijdingen	131	131	131	131	131	131	131	131	131	131	131	131
Cebroken tuilen	141-141-141	141-141-141	141-141-141	141-141-141	141-141-141	141-141-141	141-141-141	141-141-141	141-141-141	141-141-141	141-141-141	141-141-141
Wagens gemeld aan C Werkplaat	141-141-141	141-141-141	141-141-141	141-141-141	141-141-141	141-141-141	141-141-141	141-141-141	141-141-141	141-141-141	141-141-141	141-141-141
Wagens naar C. Werkpl.	141-141-141	141-141-141	141-141-141	141-141-141	141-141-141	141-141-141	141-141-141	141-141-141	141-141-141	141-141-141	141-141-141	141-141-141
Wagens uit C. Werkpl.	141-141-141	141-141-141	141-141-141	141-141-141	141-141-141	141-141-141	141-141-141	141-141-141	141-141-141	141-141-141	141-141-141	141-141-141
Wagens in C. Werkpl.	141-141-141	141-141-141	141-141-141	141-141-141	141-141-141	141-141-141	141-141-141	141-141-141	141-141-141	141-141-141	141-141-141	141-141-141
Geleende wagens	141-141-141	141-141-141	141-141-141	141-141-141	141-141-141	141-141-141	141-141-141	141-141-141	141-141-141	141-141-141	141-141-141	141-141-141
Ontleende wagens	141-141-141	141-141-141	141-141-141	141-141-141	141-141-141	141-141-141	141-141-141	141-141-141	141-141-141	141-141-141	141-141-141	141-141-141
Bemerkingen	<p>1. de. 241 1. de. 241 1. de. 241 1. de. 241 1. de. 241 1. de. 241 1. de. 241 1. de. 241 1. de. 241 1. de. 241 1. de. 241 1. de. 241 1. de. 241</p>											

De Bestuurder,

