



# RAIL-REVUE

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

Zevenentwintigste jaar – Nr. 4

Oktober – November - December 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](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 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
De eerste Antwerpse tramlijn 9	4
Spoorwegen	8
MIVB	13
Stads- en streekvervoer	14
Even de grens over: Reims	19
Innotrans Berlijn	20
Telegrafische afkortingen bij de NMBS	22

## Werkten mee aan dit nummer:

Raf Bonte  
Eddy Cassiers  
Jacques Cohn  
Luc Couscheir  
Erik Heylen  
Jacques Peeters  
Noël Suys

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

**GELUKKIG EN VOORSPOEDIG 2013 VANWEGE VEBOV**

**XPO**

**YOUR PRINTROOM**

Vredebaan 5 - 2640 Mortsel 03/440.74.47  
[www.xpo.be](http://www.xpo.be) [info@xpo.be](mailto:info@xpo.be) [print@xpo.be](mailto:print@xpo.be)  
Ma - Do 9u - 18u & Vr 9u - 13u



## VERENIGINGSNIEUWS

### Nieuwjaarsboodschap 2013

Terwijl u deze Rail-Revue ter hand neemt is 2012 alweer bijna verleden tijd. En het was geenszins wat we als een schitterend jaar zouden kunnen betitelen. De onheilspellende berichten van vorig jaar, voor wat onze samenleving betreft, werden helaas bewaarheid. Deze hadden uiteraard ook hun weerslag op onze hobby, het openbaar vervoer. Het ordewoord was bezuinigen. Soms bescheiden, maar meestal met grote invloed op onze verplaatsingen. Hier en daar was er toch ook positief nieuws. Onze spoorwegen blijven hun materieel vernieuwen, Brussel ontvangt nieuwe trams, de TEC is er in geslaagd om in Charleroi zijn metro rond te maken en voor De Lijn mogen we eindelijk de aankoop van nieuwe trams verwachten.

Om met het goede nieuws voort te gaan: met onze vereniging gaat het goed. Het ledental blijft, ondanks de toenemende internetisering, stabiel. Met enige trots kondigen we dan ook aan dat we, alvast voor 2013, de huidige lidgelden behouden. Hoe we dit doen: gewoon een gezond evenwicht tussen de inkomsten en de uitgaven nastreven. We hopen dan ook dat u dit blijvend wil waarderen door simpel uw lidmaatschaps-bijdrage voor VeBOV te hernieuwen.

Een speciale nieuwjaarswens ook naar alle verenigingen waarmee we dit jaar in positieve zin hebben samengewerkt. Tot slot wenst het voltallige VeBOV-bestuur u, uw familie en uw vrienden een voorspoedig 2013 toe, met een goede gezondheid en veel vreugde bij onze hobbybeleving!

### Lidgelden 2013

Zoals hierboven al aangegeven behouden we voor 2013 dezelfde bijdrage als dit jaar. Voor België betekent dit 23 € en 27 € voor de buitenlandse leden. Binnenlandse leden maken best gebruik van het bijgevoegde overschrijvings-formulier. Uiteraard mag u de bijdrage ook via elektronische weg overmaken. Vergeet in elk geval niet om uw juiste lidnummer te vermelden. U vindt dit nummer eveneens terug op het verzendetiket van dit tijdschrift. Gelieve u in regel te stellen voor einde januari 2013. Let er op dat u wel degelijk verplicht gebruik moet maken van de nieuwe IBAN rekeningnummers. Onze bankinstelling heet nu "bpost bank", het rekeningnummer is onveranderd.

### Uw lidgeld gratis!

Stilaan een traditie: wie betaalt als eerste zijn lidgeld? Wie van onze trouwe leden er als eerste in slaagt om met "lidgeld VeBOV 2013" ons nieuwe boekjaar 2013 te openen met een **volledig correcte betaling** van zijn/haar lidgeld, krijgt dit van ons terugbetaald! Dit wil dus zeggen dat alle gegevens juist moeten zijn. Zowel de "papieren" als de "elektronische" betalingen komen hierbij in aanmerking. Het is in feite onze financiële instelling die bepaalt wie wint. Omdat 1 januari 2013 deze maal op een zondag valt en we u zeker niet vanachter uw feesttafel willen halen, stellen we de datum dit jaar vast op donderdag **5 januari 2013**. Diegene die op die datum bovenaan ons afschrift staat is de winnaar (valutatatum op het afschrift). Een tip: u kan een datum in de toekomst ingeven. Leden van het bestuur en redactie zijn uitgesloten van deelname.

### Maandelijksse bijeenkomsten

We heten u steeds hartelijk welkom op onze maandelijksse bijeenkomsten in zaal "Paroza" Bacchuslaan 67 te Berchem.

Zoals gebruikelijk is dit de 4<sup>e</sup> vrijdag van de maand. Noteer alvast volgende data in uw agenda: 25 januari, 22 februari, 22 maart, 26 april, 24 mei, 28 juni, 27 september, 25 oktober, 22 november en **20 december** (wegens de eindejaarsperiode). In juli en augustus zijn er geen bijeenkomsten.

### Agenda

25 januari 2013

Erik Heylen met het tweede deel over de seininrichting bij de spoorwegen. Voorts nog filmbeelden van de triëring te Antwerpen Noord en de renovatie van het Centraal Station.

22 februari 2013

Eddy Goens met vrij actuele beelden over tram en trein in het Antwerpse.

22 maart 2013

Eddy Cassiers toont ons recente beelden van de PM te Charleroi waaronder een toemaatje naar Centenaire.

### Algemene Ledenvergadering 2013

Onze jaarlijkse Algemene Ledenvergadering houden we volgend jaar op zaterdag 23 februari 2013 te Antwerpen.

De vergadering gaat door in Bistro Diablo, gelegen op de Blancefloerlaan 1 te 2050 Antwerpen (Linkeroever).

De aanvang van de vergadering is voorzien om 10u00 stipt, het einde is voorzien omstreeks 12 uur.

Na de vergadering is er eettmogelijkheid ter plaatse.

In de namiddag houden we met een touringcar een rondrit door de haven met een kijk op de spoorse installaties.

De deelnameprijs is 12 €, leden die deelnemen aan de ALV betalen slechts 10 €. **VERPLICHT AANMELDEN TEN LAATSTE OP 31 JANUARI 2013.**

### Agenda van de Algemene Ledenvergadering 2013:

1. verslag van de vorige ALV 2012 (zie RR 2012/1)
2. verslag van de activiteiten in 2012
3. verslag van de secretaris over 2012
4. kasverslag 2012
5. verslag van de kascommissie over 2012
6. verkiezing van de nieuwe kascommissie
7. verkiezing van het bestuur en verdeling van de mandaten (facultatief, indien noodzakelijk)
8. stand van zaken van het tijdschrift Rail-Revue
9. budget 2013
10. vaststelling lidmaatschapsbijdrage voor 2014
11. voorziene activiteiten 2013-2014
12. autobus Brossel, stand van zaken
13. archief VeBOV
14. rondvraag, varia

Leden die een agendapunt wensen toe te voegen of zich als kandidaat bestuurslid wensen op te geven worden gevraagd om het bestuur hiervan **schriftelijk** in kennis te stellen vóór 31 januari 2013.

### Oproep

Elkeen die zich geroepen voelt om van onze bestuurs- en redactieploeg deel uit te maken wordt vriendelijk verzocht om zijn kandidatuur vóór 15 februari in te dienen.

### Volmachten

Indien u niet op de Algemene Ledenvergadering aanwezig kan zijn maar toch uw stem wenst uit te brengen, kan u het bijgevoegd formulier gebruiken. Gelieve de instructies strikt op te volgen om geldig te kunnen stemmen. Ieder jaar moeten we spijtig genoeg volmachten weigeren wegens dubbel gebruik.

## Herinneringen aan de eerste tramlijn met het nummer 9.

© Foto's en tekst: Jacques Cohn

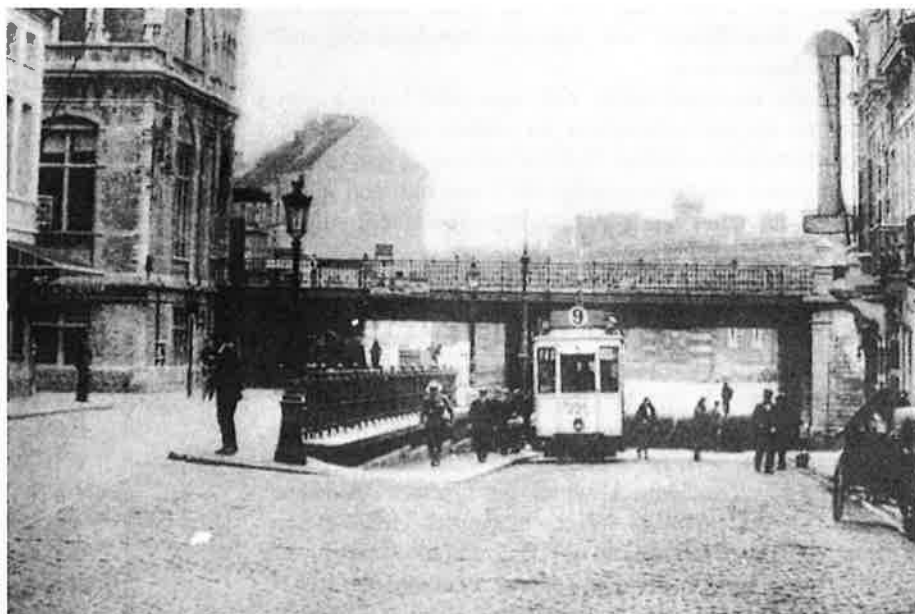
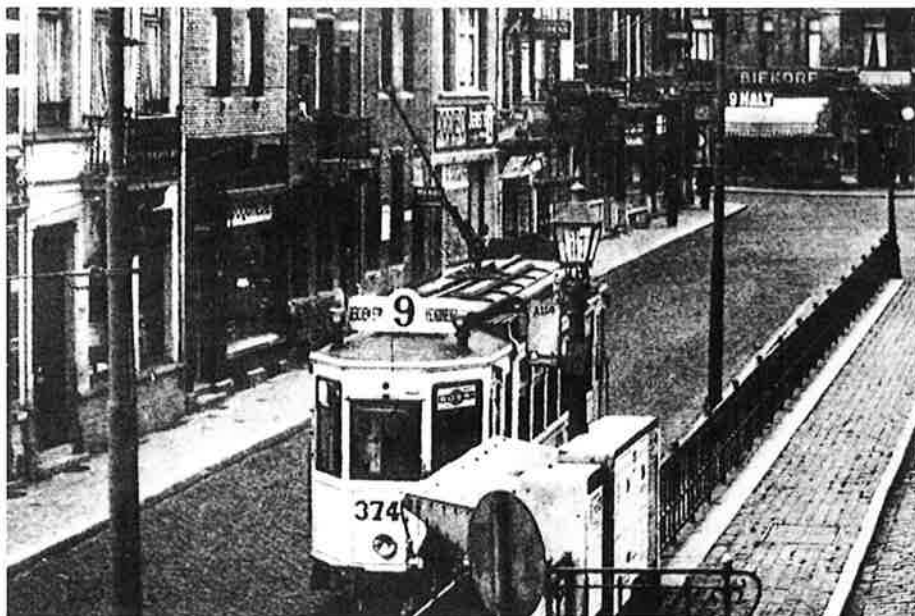
In 1903 werd er een tramlijn ingericht tussen de Cogels-Osylei en het Van Schoonbekeplein met de volgende reisweg: Draakplaats-Dageraadplaats-Arendstraat-Mercatorstraat-Plantin en Moretuslei - Van Eycklei - Nationale Bank - Bourlastraat - Komedieplein.

Deze lijn kreeg het nummer 9 en ivoorkleurige kopborden. Al vlug werd ze aan de ene kant verlengd tot aan het station van Berchem en langs de andere kant tijdelijk van het Van Schoonbekeplein tot het Falconplein. De beide eindpunten waren steeds kopeindpunten. Ik ben de 9 voor het eerst in 1933 tegengekomen, lang voor de verbussing in 1953 en heb er steeds de tweeassers solo zien rijden.

Motorwagens 365 en 374 zijn eigen foto's, de andere zijn glasplaten uit mijn archief. Het sinds 1 september 2012 in dienst stellen van een nieuwe tramlijn 9 geeft mij de gelegenheid om de voorvader nog eens in herinnering te brengen.

### FOTO 1

Mw 374 is een ex-Tramway du Nord d'Anvers (TNA), ook de "Rode Tram" genoemd, afkomstig van de ex-buurtlijnen van Merksem naar Schoten en Polygoon. Na de overname door de TAO werden de 2-assers 374-378 genummerd en de 4-assers 372 (?) en 379-387.



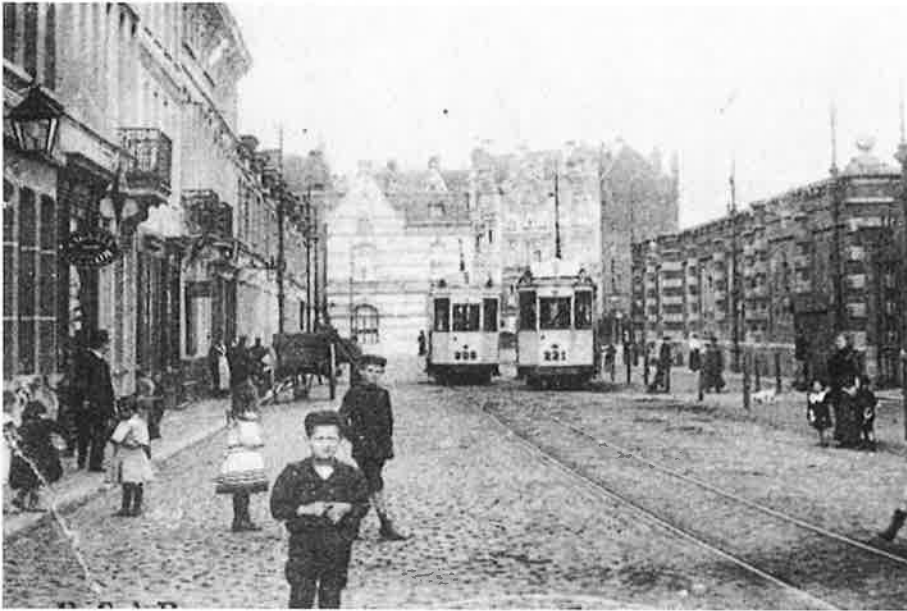
### FOTO 2

Op dezelfde plaats als de vorige opname is dit de terminus aan Berchem station. Op foto 1 kijken we in de richting van de Statie- en Driekoningenstraten. Op foto 2 met Mw 376, is het net omgekeerd en kijken we in de richting van de Uitbreidingstraat.

### FOTO 3

Mw 217, een weinig verder in de Uitbreidingstraat. Daar werd in de beginperiode de trolley-stang gedraaid. De ontvanger draait de trolley-stang onder het alziend oog van twee politiemensen (zie de helmen). Links de aanvang van de onderdoorgang onder de spoorweg (het hoge gedeelte). In het lage gedeelte, "de put", zal later de tram rijden. Op de achtergrond één van de vele kazernes.



**FOTO 4**

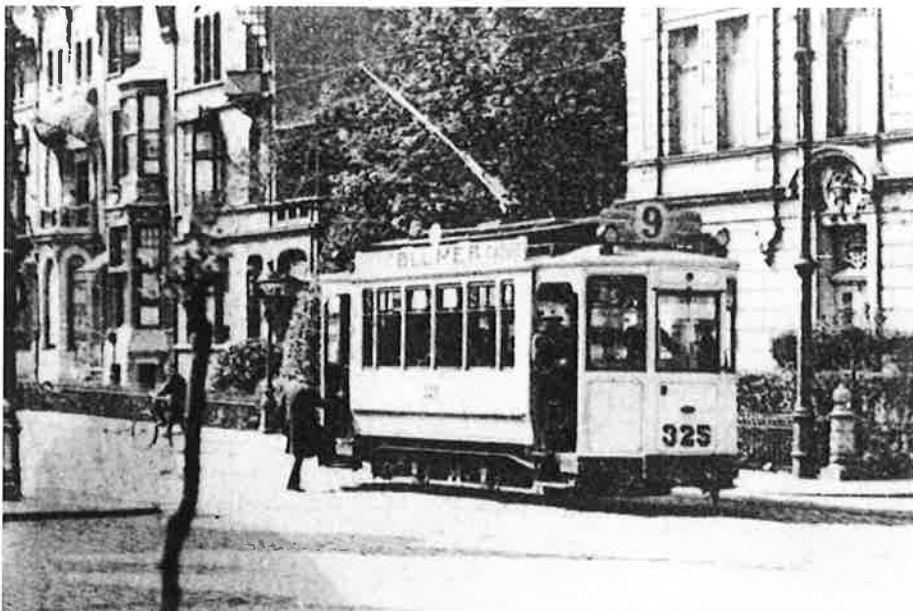
*Opnieuw een klein beetje verder in de richting van de stad wacht de 208 en laat de 221 richting stad vertrekken. Op de achtergrond, de nog altijd bestaande hoekhuizen aan de Gulden-vliesstraat en de Cogels-Osylei.*

Noodgedwongen, wegens de kopeindpunten, werd lijn 9 uitsluitend met solo dubbelrichtingwagens bediend. Zij hadden altijd kopborden en kenden nooit lijnfilms. De trolley-stang werd braaf door de ontvanger aan de eindpunten gedraaid.

De ex-TNA 2-assers 374-378 waren tijdens de jaren '30 een gewone verschijning op lijn 9. De 374 had wel remslangen gekregen, maar mocht toch geen bijwagen meenemen. De ex-TNA 2-assers -en ook de 372-waren in de stelplaats Groenenhoek gehuisvest. Ze bedienden naast lijn 9 ook lijn 16. Ze waren vanuit die stelplaats ook sporadisch te zien met een bijwagen uit de 900-reeks op een doorstreepte lijn 7 (Komediëplein – Oude God). Ik heb nooit een doorstreepte lijn 9 gezien. Er bestonden omstreeks 1935 wel plannen om lijn 9 verder door te trekken via de Stationen de Driekoningenstraat tot aan de Grotsteenweg en samen te smelten met lijn 14 (richting Markgravelei en Zuidstation), maar ook toen bleek de geldkas al leeg.

Ook van een verlenging via de Kroonstraat, dwars door Borgerhout, kwam niet meer dan gepalaver.

*n.v.d.r.: Later kwam er met nummer 34 wel een busverbinding tussen Zuidstation en Borgerhout.*

**FOTO 5**

*Motorwagen 325 in de Cogels-Osylei rijdt in de richting van de stad. Let ook op het toen ronde lijncijferbordje boven de dakreclames.*

**FOTO 6**

*Motorwagen 342 ter hoogte van de hoek van Meir en Huidevettersstraat.*

FOTO 7

Motorwagen 213 aan het kruispunt van de Meir met de Huidevettersstraat. De tram heeft een donkerkleurig kopbord met witte opschriften. Daarachter staat een tram van lijn 8 aan zijn toenmalige terminus. De tram met bijwagen 1016 rijdt op lijn 2, in de richting van het Centraal Station.



FOTO 8

Motorwagen 224 rijdt vanuit de Leopoldstraat de Bourlastraat in. Rechts op de foto de Nationale Bank.

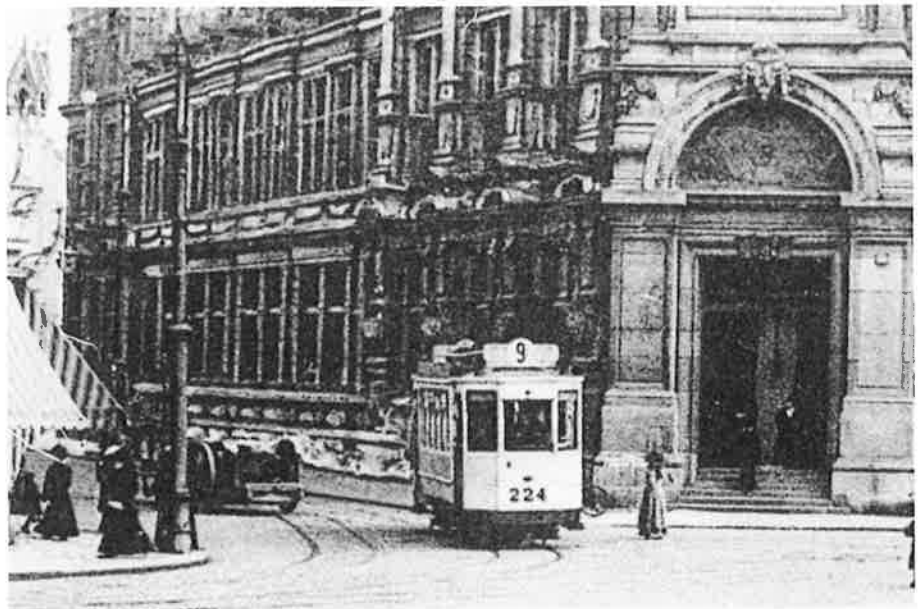
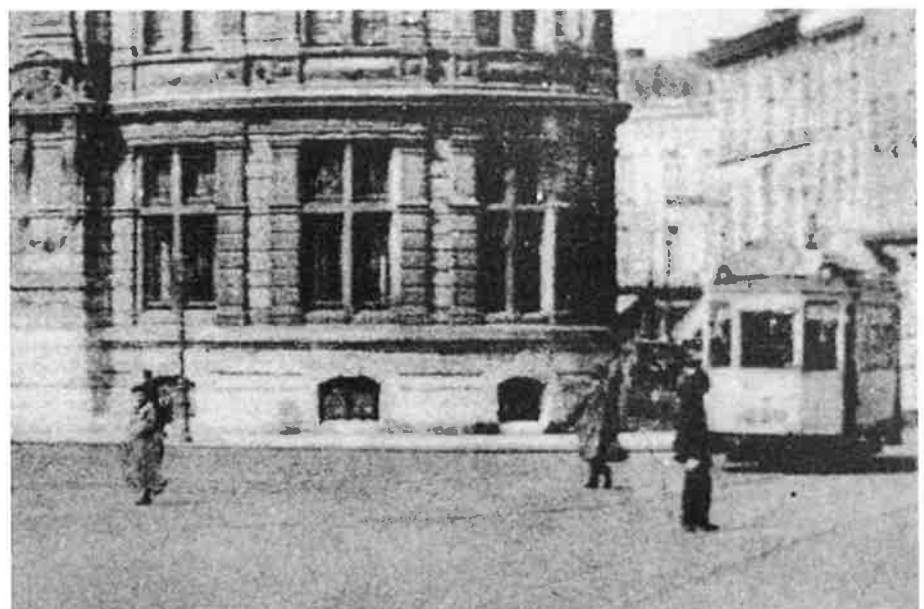


FOTO 9

Motorwagen 220 (of 229) komt uit diezelfde Bourlastraat en kruist de Britselei en rijdt dan via de Maria-Henriëttalei verder naar Berchem.



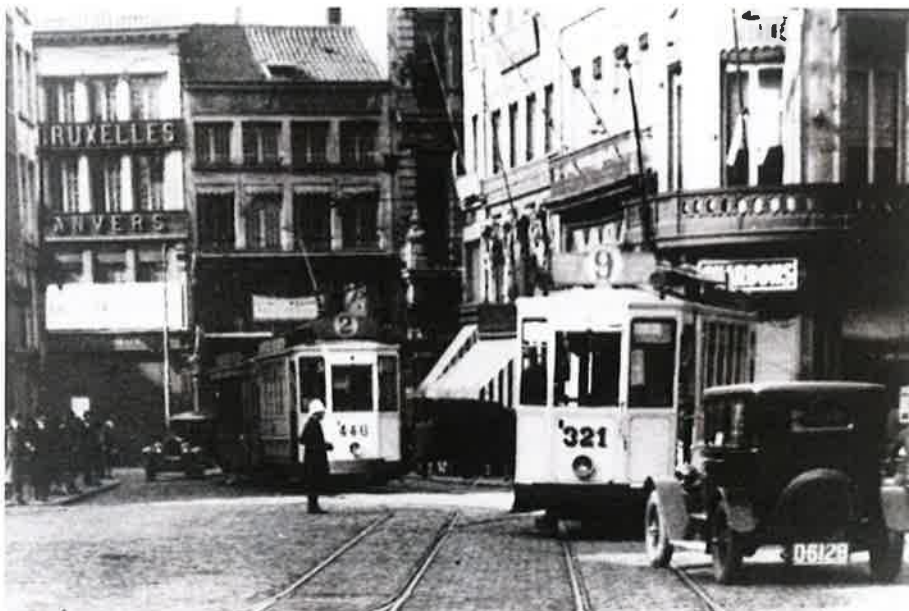
**FOTO 10**

*Motorwagen 365 kruist de Leien. De tram rijdt naar rechts, zie de stand van de trolleyestang. Men heeft dus vergeten of verzuimd om de rode lampschijf naar de achterzijde te verplaatsen. Dat verplaatsen naar de achterzijde van de tram gebeurde gelukkig wel bij duisternis.*

*Motorwagen 365 reed rond 1950 dikwijls op lijn 9, maar was ook te zien op de lijnen 11 en 16. Allemaal lijnen van de Groenenhoek.*

Even een extra woordje over de foto's. De foto's 1 en 11 maakte ik in 1933 op zesjarige leeftijd met mijn eerste "boxke". Alle andere kwamen in het vervolg op honderden glasplaten om de trams te vereeuwigen, niet wetende dat ik een oeroude leeftijd zou halen (en ik er nog steeds ben!).

Op de eerste foto's zien we lijn 9 in de onmiddellijke omgeving van Berchem Station.

**FOTO 11**

*Motorwagen 321 heeft zojuist de Huidenvettersstraat verlaten, reed vervolgens enkele meter op de Meir en slaat hier rechtsaf de Sint-Katelijnevest in (zie de ligging van de wissels), samen met lijn 7. Links op de foto staat een tramstel van lijn 2. Op de plaats van de gebouwen met opschrift Bruxelles en Anvers kwam later de "Boerentoren".*

*De foto dateert uit de jaren '20.*

Vaarwel, eerste tramlijn 9 van toen.

© Foto's en tekst uit het archief van Jacques Cohn

Lerines, september 2012



*Sinds 1 september van dit jaar kent het Antwerpse tramnet opnieuw een lijn 9! De huidige lijnvoering loopt van het Eksterlaar naar Linkeroever via de premetro en passeert hierbij (opnieuw) Berchem Station en de Mercatorstraat. Op zondag 2 september kruisen twee PCC-koppelstellen, de 7147+7164 en de 7149+7092, elkaar in linksverkeer in diezelfde Mercatorstraat nabij de toegangshellingen van de premetro. Foto: Eddy Cassiers.*

# SPOORWEGEN



## Materieel

### REEKS 12

Er is nog geen gegadigde opgedoken voor het kopen van deze 12 locomotieven. Ze worden ondertussen wel rijvaardig gehouden door ze in te zetten voor één of andere speciale klus. Zo sleepte de 1202 op 15 augustus 2012 nog een chartertrein met bestemming Lourdes van Liège-Guillemins tot het Franse Jeumont.

### REEKS 19

Al 24 locomotieven zijn nu in dienst maar mogen de GF-koppeling nog niet gebruiken. Ze worden ingezet op de IC A Oostende – Eupen, de IC E Knokke/Blankenberge – Tongeren (op weekdays) en naar Genk/Liège-Guillemins (tijdens de weekends). De locs staan hier steeds aan het uiteinde van de trein, waarbij de koppeling niet gebruikt wordt.

### REEKS 23

De laatste drie 23-ers die nog opdrukdiensten deden vanuit Liège-Guillemins werden in de loop van september in Kinkempois buiten dienst gezet. In theorie zijn de nieuwe tractievoertuigen krachtig genoeg om de beklimming van het hellend vlak naar Ans alleen te klaren. Er staat evenwel gewoonlijk een loc reeks 27 klaar om een helpende hand te verlenen.

### REEKS 27

Na hun inzet op de IC E worden zij in de spitsuren ingezet op de dienst IR i De Panne – Brussel – Mechelen. In sommige gevallen splitst de trein in Gent Sint-Pieters om verder te rijden naar Kortrijk of Poperinge. Ook op de IC's naar Antwerpen (of Essen) worden zij soms nog ter vervanging van het normaal voorziene materieel ingezet. Op de IC F Liège-Guillemins – Brussel – Mons – Quiévrain worden zij in de vroege trek- en duwdiensten ingezet. Hier staan de twee locs aan de buitenzijde van de trein en worden dan via de MUX Universeel installatie alle twee bediend. Hierdoor is er in Liège geen bijkomende opdruklok meer nodig. Er worden zowel locs met of zonder GF-koppeling ingezet. Zij zijn ook nog te zien op diverse andere spoorlijnen.

### DESIRO

De Desiro's 08000 (3000Volt) en 08500 (2-spanning) komen nu aarzelend in dienst. Er zijn inmiddels al meer dan 60 stellen geleverd. De deuren vormen het grootste probleem. In de oude vorming en de tractiewerkplaats van Stockem (bij Arlon) stonden medio oktober wel een twintigtal Desiro's van de beide reeksen met gedwongen rust. Ze wachten daar op hun herstelling/aanpassing en keuring. Inmiddels is een gedeelte natuurlijk al rijkelijk van graffiti voorzien.

Het inzetten van de Desiro's naar Noorderkempen heeft het verdwijnen van de "kameelsamenstelling" met een lok reeks 13 in het midden van de trein, tot gevolg, waardoor deze locs nu ook richting goederendienst gaan. Ze zijn nog wel veelvuldig te zien op de lijnen 161/162 naar Luxemburg.

### DUIKBRILLEN

Eindelijk worden ook deze stellen van een nieuw kleedje voorzien en gaat het bordeaux plaats maken voor het grijs. De 917 is de eerste, de 916 is in de Centrale Werkplaats.

# SPOORWEGEN



## Exploitatie

Alhoewel het afschaffen van verliesmakende treinen pas op 9 december zou gebeuren is de grensoverschrijdende dienst Charleroi – Erquennes – Jeumont al na een laatste trein op vrijdag 7 september afgeschaft. Er reden tot dan elke werkdag 8 treinen heen en terug; officieel omdat de dienst verlieslatend was, maar de echte reden is dat de gebruikte tweeledige motorstellen nog TBL1+ krijgen ingebouwd en deze niet in het buitenland gehomologeerd is. Toch is het zo dat er per rit op het grensvak maar 2 tot 3 reizigers zaten (bijna meer personeel dan reizigers). Vanuit Erquennes kan men nog wel met een Franse autobusdienst naar Jeumont of Hautmont.

De eerder genoemde treinen (177 in totaal) zouden wel degelijk met de nieuwe dienstregeling, per 9 december verdwijnen. Het betreft vooral een groot aantal L-treinen in Wallonië waar de treindienst dan eindigt omstreeks 19 uur. Her en der vervallen ook de eerste en laatste treinen. Vanaf de nieuwe dienstregeling zal de stoptrein van Libramont via Athus naar Arlon niet meer langs het Luxemburgse Rodange rijden. De aanleiding is dezelfde als hierboven, de niet gehomologeerde TBL1+ in het buitenland. De treinen rijden voortaan rechtstreeks naar Athus, waar de aansluiting op een Luxemburgse trein is voorzien.

Het is zo dat ons Belgische TBL1+ in geen enkel buitenland toegelaten is. Ieder land heeft wel zowat zijn eigen veiligheidsstelsel. Van een gemeenschappelijk, universeel stelsel is helaas nog steeds geen sprake. Het nieuwere Europese ETCS1 stelsel wordt voorlopig nog maar op nieuwe of gemoderniseerde lijnen gebruikt.

Op werkdagen in oktober 2012 gebeurden er drie heen en terugritten tussen Rotterdam en Antwerpen met de nieuwe FYRA-stellen. Het is nu definitief dat deze treinstellen van AnsaldoBreda de treindienst tussen Brussel en Amsterdam gaan rijden. In eerste instantie zal het nog een eerder beperkte dienst zijn, elke twee uur. Er zijn stilstanden in Brussel-Centraal, Antwerpen-Centraal, Rotterdam Centraal en Schiphol. De start van de FYRA-dienst betekent wel dat de vertrouwde BENELUX verdwijnt. In Nederland komt er ter vervanging wel een nieuwe IC tussen Amsterdam en Roosendaal. In België mag/moet (schrappen wat niet past) de reiziger het stellen met een verlengde L-trein van/naar Puurs. Deze zou in Antwerpen moeten aansluiten op de IC naar Oostende.

De FYRA heeft alvast enkele belangrijke nadelen. Ten eerste is men reservatieplichtig en ten tweede is er de flink gestegen vervoersprijs. Een derde nadeel is het wegvallen van enkele belangrijke stopplaatsen. Voordeel is uiteraard wel de belangrijke tijdswinst van bijna een vol uur. Er woedt nog volop discussie tussen de beide landen over een tweede dienst tussen Den Haag met bijkomende stilstanden in Breda, Noorderkempen en Mechelen.





*De hernieuwingswerken op lijn 15 in beeld. In Zonhoven wordt gewerkt aan een nieuwe stopplaats. Op het aankondigingsbord vinden we de nodige informatie, inclusief het prijskaartje. Als studiebureau lezen we in Zonhoven "Infrabel".*

*Foto: Noël Suys, 2 oktober 2012.*



*10 km daar vandaan, in Beringen, zijn ze ook gestart met de werken. Hier is de bouwheer NMBS-Holding.*

*Foto: Noël Suys, 2 oktober 2012.*



*Tenslotte een kijk op de aanleg van de perrons van de nieuwe stopplaats Beringen. Zo te zien zal het er na oplevering ruim bijliggen. Hopelijk kan men rekenen op voldoende klandizie.*

*Foto: Noël Suys, 2 oktober 2012.*



### LIJNEN 15 en 19

Het is ondertussen weer al enkele maanden geleden dat men begonnen is met de elektrificatie van het 21 km lange baanvak tussen Herentals en Mol. Dat deze al eerder geplande werken nu nog gebeuren is te danken aan enige politieke druk vanwege een plaatselijk politiek zwaargewicht. Anders zouden ze wellicht wegens financiële redenen op zijn minst zijn uitgesteld. In theorie zou het vak tegen 2014 volledig klaar moeten zijn. Er kan dan elektrisch gereden worden tussen Antwerpen en Mol. In Mol moet er dan overgestapt worden richting Hasselt of naar Hamont. Er bestaan nu ook plannen om alvast de resterende kilometers tot Hamont te elektrificeren. Er zijn zelfs ideeën om van hieruit nog verder te rijden en in Weert aan te sluiten op het Nederlandse spoornet. Dan zou enkel nog het baanvak tussen Mol en Hasselt nog dieselstellen vergen.

Op lijn 15 tussen Mol en Hasselt worden twee stopplaatsen heropend. De eerste betreft Beringen, die sinds 1984 bij de invoering van het bekende/beruchte IC-IR- plan sneuvelde en als tweede is er het al in 1955 gesloten station Zonhoven. Oorspronkelijk lag dit station op toen nog lijn 18, Hasselt – Neerpelt – Achel-grens. Tot de sluiting van de Kempische steenkolenmijnen was deze lijn dubbelsporig. Dicht bij de weg Hasselt – Leopoldsborg komt er een 200 m lang perron. De opening van deze twee nieuwe stopplaatsen is voorzien op 9 december 2012, bij het ingaan van de nieuwe dienstregeling. Eind 2013 moet het 9 km verder gelegen Hamont ook heropend worden (zie hierboven). De oorspronkelijk dubbelsporige lijn krijgt daar opnieuw een tweede spoor omdat er nog steeds goederenverkeer (zinkerts) naar het Nederlandse Budel is. De signalisatie zal bediend worden vanuit de EBP 14 in Mol. Het station Hamont was eveneens al sinds 1955 gesloten voor reizigersverkeer. Het is gelegen aan de IJzeren Rijn. Over die heropening is er de laatste tientallen jaren al menig woord gesproken en geschreven. Hoop doet leven.

Merkwaardig: de stopplaats Beringen wordt aangelegd door B-Holding, in Zonhoven lezen we Infrabel. In Hamont werden inmiddels al de nieuwe perronboorden geleverd, ze staan voorlopig opgeslagen aan de oude loskoer.

### LIJN 37

Het einde van de renovatiewerken op lijn 37 Liège – Hergenrath komt stilaan in zicht. Er was al gestart in 2005 met de aanleg van een hernieuwde lijn tussen Liège en Chênée voor de aanleg van de HSL 3. In Chênée kwam er een volledig nieuwe stopplaats. Verder, in de buurt van Walhorn, gaat de HSL 3 nu naadloos over op lijn 37 en werd ook het oude tracé volledig vernieuwd. Ook het lijngedeelte nabij de Hammerbrücke is volledig vernieuwd en vanaf Walhorn tot aan de grens met Duitsland (en Aachen) rijden de HST-s via de klassieke lijn 37. In Hergenrath, aan kilometerpaal 146, is het al in de jaren '50 gesloten station, op vraag van de Duitstalige Gemeenschap, nu herrezen in de vorm van een stopplaats. Alle tunnels zijn vernieuwd. In Dolhain werd een bocht ruimer gemaakt met een 450m lange nieuwe tunnel, om zo een zone met onstabiele stenen te omzeilen. De snelheid kon hierdoor van 40 km/uur naar 90 km/uur worden verhoogd. Er kwam een nieuwe stopplaats ter

hoogte van het vroegere station Dolhain-Vicinal, later Limbourg, met perrons van 300 meter, in de plaats van het oude Dolhain dat nu een kilometer opgeschoven werd in de richting van Welkenraedt. De perrons in de stopplaatsen en stations zijn vernieuwd en opgehoogd. Aan de stopplaats van Verviers-Palais wordt nog gewerkt.

### LIJN 44

Lijn 44 Pepinster – Spa-Géronstère (11,5 km) is tot Spa volledig vernieuwd. Voor het laatste stukje tot Géronstère was dit al een paar jaar geleden gebeurd. Tijdens de maanden juli en augustus was er geen treinverkeer op deze enkel-sporige lijn mogelijk en werden alle sporen, dwarsliggers en ballast vernieuwd. Vanaf september werden de stations en stopplaatsen en overwegen aangepakt. Op veel plaatsen kon de snelheid terug omhoog, van 40 naar 70 km/uur.

### LIJN 161

In het kader van de werken aan het GEN-net zijn er belangrijke infrastructuurwerken aan de gang op lijn 161 D tussen Brussel-Schuman en de vertakking naar Ottignies-Louvain-la-Neuve. In verband met het op vier sporen brengen van het baanvak naar de nieuwe Josaphat – Kunst – Wet-tunnel (2-sporig) zijn er allerlei werken voor deze verbreding bezig. De ruwbouwwerken van deze Kunst – Wet en Josaphat-tunnels zijn nu volledig klaar. Langs lijn 161 komen er op veel plaatsen geluidsabsorberende wanden en op een aantal plaatsen wordt de spoorlijn zelfs overkoepeld. Voor de reizigers betekent dit spijtig genoeg dat zij voortaan op een gedeelte van de rit op één of andere wand mogen kijken.

De verbindingsboog 26/4 tussen Watermaal en de nieuwe stopplaats Arcaden op lijn 26, is op dubbel spoor gebracht. Het tweede spoor is evenwel nog niet in dienst. Alle perrons op dit lijngedeelte voor het GEN-net worden aangepast in hoogte. Voorbij Watermaal is er al veel gewerkt aan de bijkomende bedding maar is er nog geen derde of vierde spoor gelegd.

De enkelsporige verbindingsboog 26/3 vanuit Schaarbeek of Vilvoorde in de richting van Ottignies ligt er ondertussen al een jaar ongebruikt bij. In het station van Etterbeek is er nog steeds één spoor buiten dienst maar is men wel al gestart met de verhoging van de perrons. In Ottignies was men half oktober evenwel nog niet gestart met de aanpassingswerken.

### LIJN 162

Ook op de lijn naar Luxembourg lopen er belangrijke moderniseringswerken. Er worden nieuwe bovenleidingsmasten geplaatst (die geschikt zijn voor overschakeling naar 25000 Volt). In de omgeving van Neufchâteau wordt een bocht rechtgetrokken wat moet resulteren om later een hogere snelheid toe te laten. Er wordt hier nu op enkel spoor gereden. Het is nog afwachten of men ook de lange bocht ter hoogte van het kasteel van Mirwart gaat rechte trekken. Hier is het eigenlijk noodzakelijk om een tunnel te bouwen, maar daar hangt natuurlijk een behoorlijk prijskaartje aan vast. Momenteel is de lijnsnelheid hier maar 90 km/uur en die zou dan wel gevoelig omhoog kunnen. Eén spoorbrug over de Meuse (Maas) werd al vernieuwd, de andere volgt spoedig. De twee naastliggende bruggen voor lijn 154 naar Dinant werden al vorig jaar vernieuwd.

Als alle werken achter de rug zijn kan de lijnsnelheid op de lijnen 161 en 162 van 130 km/uur naar 160 km/uur. Op termijn zou men tussen Namur en Luxembourg willen overschakelen naar 25000 Volt wisselspanning.



*De "Benelux" met de 2838 op kop en de Thalys 4539 laten zich broederlijk naast elkaar fotograferen onder de stationskoepel van Amsterdam Centraal. Voor de eerste zit de job er begin december 2012 (definitief) op. De nieuwe alternatieven blijken fors duurder en onpraktischer door de reservatieplicht. Foto: Erik Heylen, Amsterdam Centraal, 30 september 2012.*



*Enkele dagen eerder reed deze "Amsterdammer" nog de normale IC-dienst over Roosendaal. De 2836 sleept deze "Benelux" richting Brussel. Met het verdwijnen van deze succesrijke trein komt er niet enkel vanuit Nederland, maar ook vanuit België de roep om een betaalbare en een niet-reservatieplichtige trein tot net over de grens. Vooral vanuit Noord-Brabant en Zeeland zou men al eerst richting Rotterdam moeten om een snelle trein naar Brussel te kunnen nemen.*

*Foto: Erik Heylen, 28 september 2012, Antwerpen Luchtbal.*



N.v.d.r.: niet alleen de treinreizigers en belangenverenigingen roeren zich. Ook de (Antwerpse) horeca maakt zich ernstig zorgen. Zij vreest dat de hogere ticketprijs zal resulteren in een vermindering van het consumptiegedrag van de reizende Nederlanders. De frietindustrie vreest inmiddels dat er ontslagen zullen vallen.

*Net voorbij de nieuwe brug over het Albertkanaal, ontmoeten deze twee hogesnelheidstreinen elkaar op de verlengde lijn 25. De proefritten en homologatie van de Fyrestellen verliepen moeizaam. Vanaf begin december 2012 moeten tien ritten per dag gemaakt worden tussen Brussel en Amsterdam. Antwerpen Luchtbal.*

*Foto: Erik Heylen, 28 september 2012*

Op 8 september 2012 duwt de nieuwe 1908 een stam M6-rijtuigen het station van Hasselt buiten. Duidelijk te zien is de automatische GF-koppeling en het ontbreken van de buffers. Alle 24 locomotieven van de reeks 19 worden alzo aan slechts één zijde uitgerust. Aan de andere kant zijn er de klassieke buffers en ook de normale schroefkoppeling, net zoals de reeks 18 die langs de twee kanten heeft.

Foto: Erik Heylen, station Hasselt



Deze opmerkelijke combinatie, bij de ingewijden inmiddels kamelentrein of dromedaristrein gedoopt, is door de komst van de Desirostellen, verleden tijd. Gedacht als voorlopige tussenoplossing is deze merkwaardige samenstelling met M6- stuurstandrijtuigen en een twee-spanningslocomotief reeks 13 toch nog drie jaar onderweg geweest tussen Antwerpen en Noorderkempen. Omdat de reeks 13 de ETCS-bakens (nog) niet kon "lezen", was deze ingesloten door 2 M6-rijtuigen en 2 M6-stuurstanden.

Foto: Erik Heylen, Antwerpen Luchtbal, 28 september 2012.



Hier de opvolger van hierboven. De nieuwe Desiro's zijn vanaf september ook ingezet op de pendeldienst Antwerpen Centraal – Noorderkempen op lijn 4. Hiervoor moet de trein zowel tweespannig zijn en uitgerust met ETCS1, waaraan deze Desiro 08519 dan ook voldoet. Hier komt de 08519 net uit de Antwerpse noordzuidtunnel op een helling van liefst 30 promille. Op de achtergrond is nog een deel van het stationsgebouw Antwerpen Dam te herkennen.

Foto: Erik Heylen, Antwerpen, brug IJzerlaan, 28 september 2012.





Op 6 en 7 oktober 2012 sloot het MSVB van Woluwe op een grandioze manier zijn dertigste seizoen af met een uitgebreide tramparade.

De geheel gerestaureerde 7047 zien we hier op één van de vele ritten aan de bekende terminus van Tervuren.

Hij filmt hier een lijn 45 (1952-1967).

Omstreeks 1960 kregen de 7000-en reclamepanelen, ongeveer bovenop de dakranden, zoals nu nog te zien is in Antwerpen. Vanaf eind 1966 werden ze lager geplaatst, namelijk in de dakafroning. Eén restauratie werd bewust niet doorgevoerd. De PCC's van de eerste reeks 7001-7050 en ook de 7000 bezaten oorspronkelijk schuiframen.

Foto: Raf Bonte, terminus Tervuren.



De twee foto's dateren van 6 oktober 2012.

Een andere PCC vedette was het tijdelijk in Brussel bewaarde Haagse PCC-tramstel 1308+2104. De 2104 beschikt enkel over hulpstuurstanden voor rangeerdoeleinden. Ze waren wel gemotoriseerd en reden altijd als tweede wagen samen met een 1300.

Foto: Raf Bonte, Woluwe trammuseum.



De laatste maanden werd hard gewerkt aan het vernieuwen van de sporen op de eigen bedding van lijn 51 tussen de De Smet de Naeyerlaan en het Werrieplein. De hinderlijke asverschuivingen ter hoogte van de haltes werden weggevoerd. Hierdoor is er weer een traject toegankelijk voor de bredere lagevloertrams. Op lijn 51 zullen nog lange tijd geen 3000-en rijden, omdat de Alsebergsesteenweg in Ukkel dat nog niet toelaat. Wel wordt het op het nu vernieuwde traject mogelijk om inrukkende 3000-en van lijn 19 tussen het Kerkhof van Jette en de Ninoofsepoort te laten volgen. MIVB 7911 en 7952 kruisen elkaar in de Charles Woestelaan op 6 november 2012. Foto: Raf Bonte.

In de tweede helft van oktober konden de sporenleggers eindelijk verder werken met het plaatsen van de nieuwe sporen. Al vele weken daarvoor had men al zo'n 20-tal spoorlengtes ter plaatse samengesteld. In de week van 22 oktober 2012 werden er op enkele dagen 2 maal 8 spoorlengtes van 18 m geplaatst (2 x 144m). Op de eerste foto van 22 oktober is er al één spoor gelegd en is men druk doende met de plaatsing van het tweede spoor.

Beide foto's: Luc Couscheir.

Amper drie dagen later, op 25 oktober, ziet het er al heel anders uit. Het eerst geplaatste spoor werd ondergestopt en op het juiste niveau gebracht. Bij het linkse spoor moet dit nog gebeuren. De kraanwagen schept hier de ballast uit de bakwagen en stort het tussen de betonnen dwarsliggers. Met krikken wordt alles dan op de juiste hoogte gebracht. Daarna worden de dwarsliggers met een vochtdoorlatende kunststof ingepakt. De ballast wordt dan mechanisch aangestampt en de verschillende sporen aan elkaar gelast. Tenslotte wordt beton gestort tussen de dwarsliggers en kan de straat verder afgewerkt worden. Er is (om het water naar de Schelde te laten afvloeien) een verkanting ingebouwd tussen de beide spoorstaven van enkele graden. Kijk even naar de hoogte van de straatkolk en boordsteen die op nagenoeg dezelfde hoogte liggen dan de spoorstaven. Het parkeergedrag kennende voorspelt dit niet veel goeds.



De dienst bovenleiding mocht eindelijk een nieuwe wagen verwelkomen ter vervanging van de oldtimer 8068 uit 1973.

We zien hier de 7916, gebouwd op een chassis van Volvo, tijdens één van zijn eerste opdrachten aan het eindpunt te Merksem Keizershoek op 18 september 2012. Opmerkelijk is de nu gele kleur. Foto: Eddy Cassiers.



# STADSVERVOER TRAMS

—  
&

# STREEKVERVOER AUTOBUSSEN



## Algemeen

### Nieuwe autobussen

In het vorige nummer konden we uitpakken met het goede nieuws dat we (eindelijk) nieuwe trams mogen verwachten in Gent en Antwerpen. Amper enkele maanden later is er bijna even goed nieuws op autobusgebied. Alhoewel, de vakbonden reageerden nogal furieus op de beslissing van De Lijn om een grote bestelling te plaatsen bij het Frans-Italiaanse IRISBUS. Onze traditionele nationale leveranciers grepen namelijk naast de bestelling van 232 autobussen.

De beslissing is echter nog onder voorbehoud tot ook de Vlaamse regering haar goedkeuring verleent. Klaarblijkelijk heeft de gegadigde firma nogal sterk gebradeerde prijzen gehanteerd. Bovenop de 232 standaardautobussen komen er ook vijf extra scholingsbussen. Dit hoofddorder gaat de deur uit voor 36 miljoen euro. In twee aparte bestellingen gaan er telkens 27 stadsautobussen naar VDL (Jonckheere) en 27 gelede autobussen naar Van Hool. Elk van deze dossiers heeft een waarde van 27 miljoen euro. *N.v.d.r.: kost een gelede bus dan evenveel als een stadsbus?* Volgens de voorzitter van de raad van bestuur haalde Irisbus de beste score. Dus nu nog even (?) wachten op de definitieve toewijzing.

### Hermelijnen op verplaatsing

Beter dan een afzonderlijke vermelding per entiteit, dit lijstje van het verblijf van de Antwerpse en Gentse Hermelijnen aan onze Kust. Per jaar vermelden we de rijtuignummers in numerieke volgorde:

2004	7235	test	9/6/04 tot 30/6/04
2005	7225	reed met nummer	6053
2005	7229	reed met nummer	6050
2005	7236°	reed met nummer	6052
2005	7246°	reed met nummer	6051

2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
° trams die overwinteren				7225		
					7229	
7236		7236	7236		7236	7236
7246°	7246	7246	7246°	7246		7246
7266		7266°	7266	7266	7266	7266°
7267°	7267	7267	7267	7267°	7267	7267
7268°	7268	7268	7268	7268	7268°	7268
7269°	7269	7269	7269	7269	7269	7269
7270°	7270°	7270	7270	7270		7270
	6332	6332	6332	6332°	6332	6332
	6333°	6333°	6333	6333		
	6334	6334	6334°	6334	6334	6334
		6335	6335	6335	6335°	6335
		6336	6336			
		6337	6337		6337	6337
					6338	6338
				6339	6339	6339
				6340		6340
<b>TOTAAL</b>					6341	6341
<b>8</b>	<b>10</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>15</b>



## Antwerpen

### Reclame-trams

7006 Milka sinds september 2012; ex zwerfvuul  
 7007 Respecttram sinds oktober 2012; ex ZNA  
 7029 Milka sinds september 2012; ex zwerfvuul  
 7042 De Morgen sinds september 2012; ex mijnlijn.be  
 7047 Iedereen Beroemd sinds september 2012; ex idem  
 7060 11 11 11 (was verdwenen omstreeks januari 2012)

### Kleine revisie PCC's

Na de 7001 in juli en 7055 in december volgen de komende maanden nog de 7003 en 7048.

### Leveringen Hermelijnen 7272-7284

De hele reeks is nu afgeleverd. Eind november waren ook de 7283 en 7284 al actief in de reizigersdienst. Rond diezelfde periode hebben we nog altijd de 7272 of 7275 niet gezien.

### Hermelijnen kust (Antwerpen en Gent)

Welke de gelukkige waren om dit zomerseizoen een periode aan de Kust te verblijven, vindt u elders terug op deze bladzijde. Het steeds maar groter wordend contingent doet ons de wenkbrauwen fronsen. Tenslotte zijn de BN's zo'n 20 jaar jonger dan de Antwerpse en Gentse PCC's en moet er in het "stille" seizoen toch mogelijkheid zijn om alles rijvaardig te maken tegen het volgende seizoen. Toegegeven, in de vakantiemaanden is het in Antwerpen en Gent rustiger, wat zich vertaalt in nagenoeg geen bijkomende spitsdiensten. Maar dat is wel een reden te meer om zoveel mogelijk grote trams in te zetten.

Was het een gewoonte om sinds 2007, elke winter van elke stad één exemplaar te behouden voor opleiding, blijft deze winter enkel de Antwerpenaar 7266 aan de Kust. Eén Gentenaar werd het slachtoffer van een vrij ernstig ongeval en wacht nog op herstelling. Gent zond ter vervanging een bijkomende tram richting Kust maar heeft wel al de trams nodig in eigen stad.

### Nieuwe bovenleidingswagen

De dienst bovenleiding heeft een nieuwe vrachtwagen. Na de 7958 en 7959 uit 2004 is dit een welkome aanvulling voor de dienst bovenleiding. De wagen is van het merk Volvo en kreeg zoals de twee andere, een opbouw van Hilton. Het leuke is dat deze wagen slechts 2,3 m breed is en op die manier geschikt zou moeten zijn om ook probleemloos in de metropijpen te kunnen werken.

Buiten dienst ging de 8068 (nog MIVA-nummer), een Mercedes Schörling uit 1973. Deze antiquiteit mag na bijna 40 jaar op rust. Hij maakte de laatste jaren zoveel rook dat sommigen dachten dat er een stoommachine aan het werk was.

**VeBOV reist op 20 april naar REIMS**  
**Lees aandachtig de bijlage**

Op 1 september 2012 werd er op privé-initiatief (nog maar eens) een afscheidsrit gereden met een A120 autobus. Enerzijds was het niet enkel afscheid van de autobus, één van de laatste met een klassieke rolfilm, maar ook van een aantal lijnen waar per 1 september het aanbod wijzigde, verminderde of zelfs verdween. De initiatiefnemers spaarden kosten noch moeite om gedurende de rit, meermaals de films, contractnummers en zelfs de nummerplaat (tijdelijk) te actualiseren.

*Als 1109 30 van Mattheessen kruist de autobus de Schotenvaart in Sint-Lenaarts.*



De foto's op deze bladzijde:  
Luc Couscheir.

Afgevoerd is de autobusreeks A360 3248-3262 uit 1996. Zeven stuks worden evenwel nog dagelijks gebruikt voor de opleiding van chauffeurs. Zij werden vernummerd in de 77xx reeks (dienstvoertuigen) en kregen een zetel voor de instructeur.

*Op 22 oktober staat de 7716 (ex 3252) op de Antwerpse Groenplaats.*



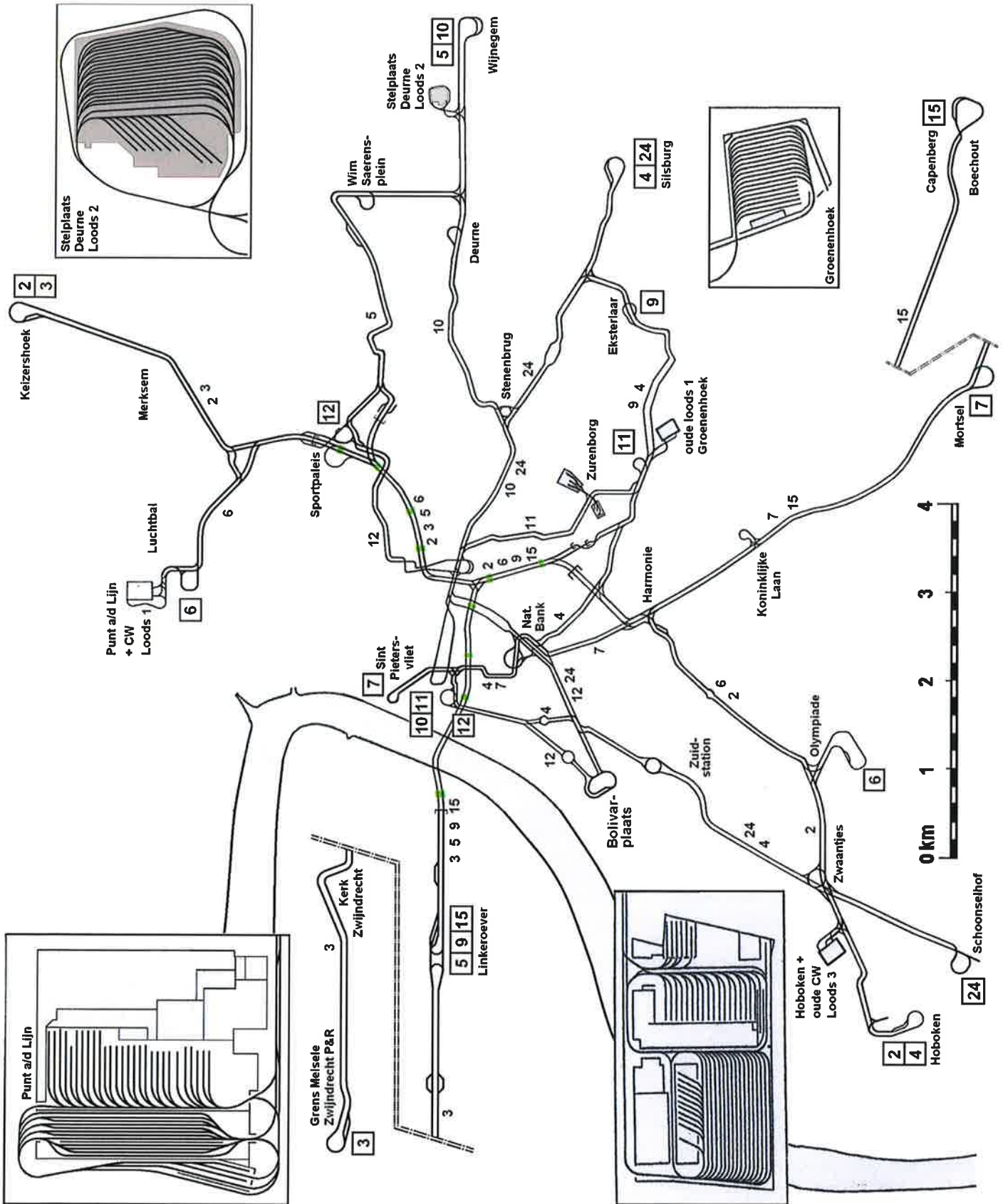
Soms loopt het grondig mis, in dit geval zelfs met fatale gevolgen voor de rcizigers. Op 25 oktober had een vrachtwagen net een opzetcontainer gelost en zou er een weinig verder een andere ophalen. Hiervoor diende deze een keermanoeuvre uit te voeren maar had hierbij verzuimd de haak in te trekken. Op hetzelfde ogenblik kwam daar een autobus van lijn 295 voorbij. Het gevolg laat zich raden, de haak van de vrachtwagen vernielde daarbij alle ramen, van achter de bestuurder tot aan de achterzijde. Enkele zwaargewonden en helaas ook één dode was het gevolg. Gelukkig gebeurde het ongeluk na de ochtendspits. Behalve aan de ramen was er ook belangrijke schade aan de daklijn. Mechanisch leek alles nog in orde, de autobus reed op eigen kracht richting garage.



*De 1118 85 (185) van De Schelde, groep De Decker-Van Riet, op de Fabiolalaan te Schelle.*



# Tramnet Antwerpen januari 2013



## OVERSTAPMODEL

Het overstapmodel dat sinds 1 september in voege kwam, is niet helemaal wat we als een model-ontwerp kunnen bestempelen. De nieuwe en veranderde lijnen en diensten zijn nu drie maanden van kracht. Slechts bij weinig reizigers worden de ingrepen op gejuich onthaald. Heel langzaam veranderen zij hun gewoonten. Helaas stapt niet iedereen over op de plaatsen die De Lijn voor ogen had.

Positief nieuws is er wel aan het nieuwe eindpunt in Boechout. Daar werd er voorzien in een vrij vlotte overstap tussen de autobussen uit Lier (lijn 297, nu 90) en de tot deze plaats verlengde tramlijn 15. 's Morgens beginnen de problemen echter in Mortsel waar er ook de reizigers uit Edegem, Kontich en Waarloos (bundel 190, nu bundel 50) bijkomen en de trams daar al behoorlijk vol zitten. Al die reizigers hadden en hebben nog steeds als bestemming de omgeving van de Rooseveltplaats en het Centraal Station. Ze zijn niet gediend met een omweg naar en overstap aan het station van Berchem. Daar werd er voorzien in een bijkomende snelle tramlijn 9. Deze nieuwe tramlijn maakt een snelle verbinding tussen Eksterlaar en Linkeroever. De overstap is wel bruikbaar voor de eerder lokale gebruikers van de (oude) buslijn 9 (omgeving Fruithoflaan) of 14 (omgeving luchthaven). In het magazine Nieuwslin port men de reizigers nogmaals aan om deze overstap in Berchem te maken.

De grootste problemen (en daar zijn we helemaal niet over verwonderd) doen zich voor op lijn 2. Het lijngedeelte tussen grosso-modo Zwaantjes en Harmonie is zijn directe en snelle verbinding naar de Groenplaats kwijt. Stap over in Diamant, want daar lost lijn 15 een deel van zijn reizigers! De reizigers van dit lijngedeelte verkiezen echter eerder een overstap aan Harmonie op lijn 7. Dit is nog altijd sneller dan een omweg via Diamant en daar wachten op een tram van lijn 9 of 15. Omdat er op lijn 7 maar gedeeltelijk gekoppelde trams rijden (\*) heerst hier nu een sardienenblik-gevoel. Reizigers voor of van Zwaantjes (en Hoboken) gebruiken aan Opera nu ook meer lijn 24. Niet enkel het voorgaande, maar ook op bijna alle tramlijnen, in de eerste plaats zelfs alle premetrolijnen, moet de regelmaat er bij inboeten. Slachtoffer zijn vooral de lijnen 2 en 3. Oorzaak is het beknibbelen op de rijtijden, waarbij de minste vertraging voor verstoring van de diensten zorgt. Lijn 11 werd ingekort tot het gedeelte Melkmarkt-Berchem (Groenenhoek). Rust wordt genomen in de lus. Omdat er aan het kruispunt met de Singel meerdere tramlijnen staan (4, 9 en 11) en de reizigers van hun aansluitende autobus de achterlichten konden bewonderen, werd vanaf 21 september, een bijkomende afstaphalte gemaakt op de hoek van de Guldenvliesstraat en het Burgemeester Rijckaertplein.

Voor Lijn 12 is er toch enig goed nieuws te melden. Dienst 10, die trouwens de hele dag rijdt, heeft nu een koppelstel. Er zijn in de begintijden ook redelijk wat moeilijkheden geweest aan Merksem Keizershoek met de aansluitingen tussen de tramlijnen 2 en 3 en de autobuslijnen 640 en 650. Deze laatste lijn moest zijn gelede autobussen inruilen voor standaardbussen.

(\*) tijdens de bekende Boekenbeurs waren de gekoppelde trams zelfs vrijwel helemaal verdwenen. Ze werden toen plotseling gebruikt (en niet enkel tijdens de schoolvakantie) voor lijn 6, die naast koppelstellen zelfs terug Hermelijnen kreeg. Helaas mochten ook al die brave bezoekers die hun auto al vele jaren op Linkeroever achterlieten, ook de weinig geliefde maar verplichte overstap maken. Volgend jaar misschien maar met de wagen door de Kennedytunnel?

Er bestaat ook groot ongenoegen over de juiste informatie die nog steeds ontbreekt aan meerdere haltes. Ook een aantal elektronische borden is nog niet aangepast. De oude maar betrouwbare "infotram" is nog op veel plaatsen onaangepast. Op de oude lijn 8 is die vrijwel overal gewoon overkleefd! We hopen hier op een serieuze verbetering in de zeer nabije toekomst.

## SPOORWERKEN

### Lijn 10: Cogelsplein, Turnhoutsebaan

In deze straten zijn de spoorwerken nu beëindigd. De werkers concentreren zich nu op de rest van de infrastructuur. Bij de vernieuwing van de riolering en andere nutsleidingen, is het noodzakelijk om gedurende de verschillende fasen één spoor buiten dienst te stellen. Er worden dan telkens tijdens de nacht twee paar wissels geplaatst. De tram krijgt dan toegang tot het enkel spoor onder het waakzame oog van de signalisatie.

### Lijn 4: Nationalestraat

Gedurende de maand november werd er 400m (of beter 2x 200m) nieuw spoor geplaatst. Op het laatste gedeelte naar de splitsing van de vroegere lijnen 4 en 8, moest men daar midden december nog beginnen. Het is vrijwel uitgesloten dat er tijdens de eindejaarsperiode terug trams door deze straat rijden. Het staat al vast dat het 2013 wordt voor de vernieuwing van de wissels.

Al die tijd bleef de nieuwe lijn 4 gesplitst in een gedeelte Silsburg – Groenpl. en Hoboken – Marnixplaats. De uitgespaarde trams van het eerste gedeelte inzetten op het andere en lijn 4 omleiden via de Nationale Bank was en is blijkbaar geen optie. Bovendien zit men zo sinds 1 september met twee lijnen 4. Had men met de hernaummering dan ook niet beter gewacht tot na de werken?

### Lijn 7: Mortsel

Nu lijn 15 verlengd werd tot Boechout is enkel lijn 7 nog te zien aan de terminus in het centrum van Mortsel. Eén spoor van de eindlus is verdwenen. Het plein werd netjes heraangelegd, maar blijkbaar wordt de tram er enkel nog geduld voor het nemen van de eindpuntrust. Afstappen en opstappen kan enkel aan de haltes op de Antwerpsestraat. Perrons werden er gewoonweg niet gemaakt en dat in een gemeente, pardon stad, die zegt pro-openbaar vervoer te zijn!



## Vlaams Brabant

### Busbaan

Op de belangrijke verkeersas tussen Brussel en Haacht / Keerbergen werd tussen Kampenhout en Steenokkerzeel, de busbaan definitief in gebruik genomen. In de richting Haacht is ze 3,9 km, naar Brussel heeft ze een lengte van 7,1 km. Op dit gedeelte werd de rijtijd meer dan gehalveerd.

### Tramlijnen

De Lijn heeft vier tramtrajecten geselecteerd uit de lijst van 13 die in de visie 2020 werd voorgesteld. De uitverkorene zijn lijnen naar Ninove, Boom en/of Puurs, Heist o/d Berg en een noordelijke tangentiële lijn Tervuren-Zaventem-Vilvoorde-Jette. De drie eerste lijnen eindigen aan Brussel-Noord. Er wordt nu uitgezocht langs waar men deze lijnen laat rijden. Het is alvast de bedoeling om naadloos aan te sluiten op de MIVB-sporen. Technisch is dit zeker mogelijk, hopelijk loopt het ook "politiek" en "administratief" vlot.



## REIMS, even de grens over

Sinds 2011 rijden er opnieuw trams in de Franse stad Reims in de Champagne streek. Naast het centrum voor deze godendrank is de stad bekend van zijn monumentale kathedraal. Het vorige metersporige trambedrijf ging ter ziele in 1939. Op tijd van enkele jaren werd er 11,2 km spoor aangelegd. Op 16 april 2011 kwam er één lijn in dienst met aan de ene zijde een uitloper naar het nieuwe TGV-station. Hier ligt ook de stel- en werkplaats.

*Bijna heel de lijn ligt op een eigen bedding. Hiervan werd het grootste gedeelte voorzien van een grasbedding. We zien hier de zilverkleurige 118 ter hoogte van de halte Franchet d'Esperay.*

In het stadscentrum ontbreekt de bovenleiding en wordt er gebruik gemaakt van APS. Dat staat voor Alimentation Par le Sol, vertaald is dit "Voeding via de Grond". De 18 trams, reeks 101-118 kregen per twee, verschillende kleuren en slechts enkele zijn voorzien van reclame. Ze zijn van het type Citadis 302 van Alstom, zijn 32,4 m lang en 2,4 m breed. De koppen herinneren aan een champagneglas. Laat uw fantasie even de vrije loop en bedenk eens iets voor onze tramsteden.

*Dezelfde tram maar nu met zicht op de kathedraal nabij de halte Langlet. Tussen de sporen de APS (blijkbaar ook te gebruiken door fietsers). Ook in deze straat in het stadscentrum, werd de bedding voorzien van het nodige groen. Er is geen bovenleiding of pantograaf te bekennen.*

**VeBOV voorziet om in de lente een bezoek aan Reims in te richten. Lees daarover meer in de bijlage.**

Al de foto's op deze bladzijde:  
Luc Couscheir, 19 september 2012.

In Frankrijk ging het de twee laatste decennia in sneltreinvaart. In 2012 kwamen liefst in 3 steden terug trams in dienst. Getuige hiervan deze 3<sup>e</sup> foto. *In afwachting van een volgende tram, was het plots alarmfase rood in de vorm van deze tram die vanuit een zijstraat opdook. Het was een transport afkomstig van de Alstomfabriek van Reichshoffen in de Elzas, op weg naar Le Havre. Noem het maar fotografengeluk.*

## Innotrans 2012

Eind september was het in Berlijn opnieuw verzamelen geblazen voor de tweejaarlijkse vakbeurs voor treinen en tramcomponenten in de zeer ruime zin van het woord. Volgens de organisatie waren er maar liefst 2515 exposanten aanwezig, ongeveer 300 meer dan in 2010. Een trend die zich voortzet is de grote opkomst van Oost-Europese fabrikanten alsook van het voor Oost-Europese exploitanten bestemde rollend materieel dat tentoongesteld wordt. Een andere trend is het nog steeds toenemende belang voor het milieu bij de ontwikkeling van nieuwe voertuigen of van de componenten die ze bevatten bijvoorbeeld i.v.m. geluidsemissies.

Er werden maar liefst 15 nieuwe tramvoertuigen voorgesteld waarvan we u er enkele tonen in de bijgaande foto's. Bestemd voor België vonden we slechts twee dienstvoertuigen, één voor de NMBS en één voor de MIVB.



*Infrabel presenteerde in Berlijn haar ETCS meetrijtuig EM 202. Het rijtuig is in Italië gebouwd door Geismar en wordt aangedreven door een MAN motor. Het voertuig heeft hoogtechnologische apparatuur aan boord voor het meten en testen van de nieuwe veiligheidssystemen TBL1+ en ETCS.*

*De MIVB bestelde bij de firma's Volvo en Zweigeg een bovenleidingswagen. Opvallend is de voor Brussel witte kleur i.p.v. geel voor de dienstwagens. Vergelijk hiertoe de 7916 van De Lijn op pagina 14 van dit nummer.*



*De Roemeense constructeur Astra uit Arad presenteerde het prototype van zijn meterspoortram "Imperio", bestemd voor de Oost-Europese markt. Het geboden comfort oogde behoorlijk spartaans; de elektrische uitrusting en de draaistellen zijn (gelukkig) van Siemens.*



Op spoorweggebied waren het de grote en bekende spelers die hun nieuwste constructies kwamen voorstellen.

Zo was er uiteraard Siemens met zijn locomotieven uit het "Vectron" gamma waartoe ook onze Belgische reeksen 18 en 19 behoren.

Bombardier was present met een dieselvariant van de "Traxx" voor de DBAG (reeks 245).

Voith en Vossloh speelden het milieu in de kaart met hun "groene" diesels.

Stadler richtte zich vooral op de bouw van elektrische dubbeldektreinstellen, voor onder meer de BLS (Zwitserland) en voor de ODEG (regio Berlijn).

*Vossloh-Kiepe waagde zich met de "Tramlink" aan een lagevloertram voor de Spaanse stad León.*



Opmerkelijk zijn ook de door diverse vervoerbedrijven opgestarte renovatieprojecten van ouder materieel zoals voor de SBB Re 4/4 IV of voor trams van het type Stadtbahn M waarvoor Siemens nieuwe casco's aanbiedt.

De foto's van dit artikel werden genomen op 22 september 2012 door Eddy Cassiers.

*Wie had ooit kunnen denken dat het oeroude trambedrijf van Blackpool door een volledig nieuwe lijn met modern lagevloermaterieel zou worden vervangen? Deze Bombardier Flexity 2 met het nummer 002 bewijst het.*



We maken alvast een afspraak voor de volgende editie van Innotrans in 2014. Hopelijk kunnen we hier dan eindelijk ook een nieuwe, zevendelige tram voor De Lijn bewonderen?

*Eveneens bij Bombardier vonden we de 245 003-9 voor de DBAG. Deze loc, vooreerst bestemd voor het regionale verkeer in Beieren, maakt deel uit van een reeks van 200 exemplaren. Het is zowat de eerste bestelling van nieuwe baandiesels sinds 40 jaar na de reeks 218 bij de Bundesbahn en de reeks 132 bij de DDR Reichsbahn.*

## TELEGRAFISCHE AFKORTINGEN BIJ DE BELGISCHE SPOORWEGEN

(vervolg van vorig nummer RR 2012/3, pagina 21-23)

De stations en stopplaatsen in de Oostkantons:

Lijn 37: Hergenrath, heropend in december 2007 kreeg de afkorting REG.

Lijn 49: Eupen, in 1984 heropend kreeg de identificatie REP. Lijn 49 (voorbij Eupen is deze lijn buiten dienst maar wordt mogelijk heropend): Raeren had als afkorting RER. Bij alle andere stations zijn de sporen inmiddels opgebroken.

Büllingen (45A)	RMB;	Bütgenbach (45A)	RMG
Monschau (48)	RMJ;	Sourbrodt (48)	RMS
Malmédy (45)	RMY;	Weywertz (45A/48)	RMZ
Neu-Moresnet (39A)RNM			

Hier hoort een woordje uitleg bij: hier staat de "N" voor neutre of neutraal. Dit was het ministaatje van voor de Eerste Wereldoorlog dat in 1919 dank zij het verdrag van Versailles aan België werd toegewezen. *(n.v.d.r.: was dit niet zo geweest dan hadden we nu wellicht nog ons eigen belastingparadijs genre Andorra of Liechtenstein, maar we willen u niet op slechte gedachten brengen).*

De andere stations in deze regio hadden steeds een E (Eupen) of M (Malmédy) als tweede letter.

Ondanks dat de telegrafie al vele decennia in onbruik is geraakt komen er in deze moderne tijden nog steeds nieuwe afkortingen bij. Noorderkempen (of Brecht) op de HSL 4 kreeg NoKMP als afkorting. De technische installaties "Coucou" op de HSL 1 kregen ROO; Hoegaarden op de HSL 2 kreeg zijn oude afkorting terug van toen er nog treinen reden op lijn 142 Tienen – Namur: FHD. Pouset, ook op de HSL 2 werd RPS. Het reeds eerder genoemde Zeebruggestrand kreeg bij zijn heropening enkele jaren geleden als code LZRS.

Waar vinden we deze codes ook nu nog terug?

Op het reizigersmaterieel wordt het eigenaarsstation of depot vermeld. Ongeacht het type kregen die een R op de zijwand. Vroeger had ieder type een aparte codeletter.

K voor de K-rijtuigen; M voor de metalen rijtuigen (M1-M6) en de I voor de Internationale rijtuigen. Nu wordt er geen onderscheid meer gemaakt en gebruikt men éénvormig de letter R samen met het rijtuignummer. Enkele voorbeelden (zie ook de foto in RR 2012/3 blz.22). Een I-11 rijtuig in een stel van het depot Oostende heeft als code FSD-R35. Een M4 rijtuig van Kortrijk is bijv. LK-R15. Ook de onderhoudswerkplaatsen voor tractie- en geslept materieel worden nog steeds met de gebruikelijke codes geïdentificeerd. Hierbij staat verder een code voor het soort van onderhoud en de datum van uitvoering. Volgend voorbeeld: een elektrische locomotief die in de Centrale Werkplaats van Salzinnes een tussentijdse revisie heeft ondergaan krijgt dan in het daartoe voorziene vak volgende technische aanduiding: RI (Révision Intermédiaire) 07-12, FAZ (code C.W. Salzinnes).

Ook bij de moderne elektronische blokposten (EBP's) wordt aan een groep seinen of wissels, keten of cellen, een code toegekend ter identificatie en hun relatie met de betreffende EBP (zie foto in RR 2012/3 blz. 22).

Er is bij de Belgische Spoorwegen nog een tweede soort afkortingen in gebruik, namelijk die met de "H". Deze geldt voor alle soorten treinen, types rijtuigen en goederenwagens. Een reizigerstrein kennen we als HKV, goederen als HKM.

De "H" is hier zeker niet afkomstig van het Franstalige heure (uur) maar in HKV en HKM vinden we wel de Franstalige invloed Voyageurs (reizigers) en Marchandises (goederen) terug. Voorts zijn er nog altijd de originele codes voor een facultatieve trein HKF, een nachttrein HKN en voor de Koninklijke trein HKR (Royale). Een extra trein was HKS, nu werd dit HKE. Militaire treinen zijn de HKT (troepen) en een Express trein was een HKX.

De verschillende soorten goederenwagens hadden ook verschillende codes:

HF	gesloten wagen	HM	meubelen
HH	kolenwagen	HW	linnen
HCL	cokes wagen	HCF	chicorei
HP	platte wagen	HT	tender

Meer bekend zijn zeker de HL (stoom)locs, HLD (diesels) of HLE (elektrische) voor de tractievoertuigen. Elektrische motorstellen kregen vanaf hun introductie code AM (Auto-Motrice électrique), de dieselmotorstellen kregen AR (Auto-Rail diesel).

Het valt op dat bijna alle codes afkortingen waren van uit het Frans.

Als er een station of lijn buiten dienst gesteld werd, en er ook geen personeel meer was, dan werd logischerwijs ook de telegrafische code niet meer gebruikt. Ook een station dat een stopplaats werd verloor zijn code.

### DE TELEFOON

In 1876 vond Graham Bell de telefoon uit. Dit wordt logischerwijs de opvolger van de telegraaf. Hét grote verschil met de telegraaf is dat er nu rechtstreeks met een correspondent kon gesproken worden. Aanvankelijk was men bij de spoorwegen eerder terughoudend voor de invoering van de telefoon. Het is maar bij het begin van de 20<sup>e</sup> eeuw dat men de telefoon gaat gebruiken en dan nog beperkt tot veelal lokaal gebruik. Slechts na de Eerste Wereldoorlog komt er een doorbraak. Uiteraard waren de eerste toestellen eerder primitief. Aanvragen van een bestemming gebeurde nog handmatig via bemande centrales waar de eigenlijke verbinding tot stand werd gebracht. Oproepen gebeurde door het opwekken van een elektromagnetische stroom via een zwengel. Uit oude films kennen we zeker nog de toestellen met apart mondstuk. De soepele koperen draden waren nog geïsoleerd met katoen. In de telefooncentrales zorgde de telefonist voor de verbinding door het inpluggen van stekkers. Bij de spoorwegen waren er aanvankelijk lokale centrales voor een beperkt gebied.

Later (na de uitvinding van het bakeliet als grondstof) werden de telefoontoestellen uitgerust zoals we die nu nog kennen: de twee functies spreken en luisteren via de hoorn. Ook kwamen er compactere muur- en tafelloestellen. Het aanzwengelen bleef evenwel bij de spoorwegen hier en daar nog in gebruik tot in de jaren 1960. De seingever of overwegwachter moest nog altijd de juiste schakelaar instellen om zijn bestemming te bereiken. Na gesprek moest hij/zij terug neutraal schakelen om eventueel zelf opgebeld te kunnen worden. De bestemming kon via een "klepje" zien wie hem opbelde. Om de verbinding tot stand te brengen moest hij eerst dit klepje terug naar boven in de ontvangststand zetten. Tot de afschaffing van OW-7 (overweg-7) op lijn 13 in Lint, heeft dit systeem nog dienst gedaan tot 1964. In het inmiddels al gesloten station van Lint verviel deze werkwijze dan definitief.

Terug naar de ontwikkeling van het telefoonverkeer bij de spoorwegen. In 1921 begonnen de Staatsspoorwegen met de inrichting van de "dispatchings". Men begon dan ook onmiddellijk met het gebruik van de vaste telefoonlijnen.

Op lijnen zonder dispatching bleef men de telegraaf gebruiken om de nodige informatie door te geven. De dispatchings hadden de beschikking over een gesloten telefoonnet dat enkel de stations en seinhuizen bediende. Er was telkens één directe telefoonlijn tussen een station of seinhuis en de dispatching. De telefoontechniek ontwikkelde zich verder en de NMBS begon in 1938-39 met de eerste automatisering. Het einde van de telegrafie bij de spoorwegen (vanaf 1926 de NMBS) kwam er na de bevrijding in 1945. Vele oude telegrafie installaties waren trouwens vernield door het oorlogsgeweld. Ondanks de intrede van de telefonie hield men vast aan de tijdens de telegrafie periode gebruikte codes. Daarna ging de techniek in sneltreinvaart verder. In 1942, in volle oorlogstijd, onder impuls van de Duitse bezetter, ging de automatisatie van het telefoonverkeer verder. De eerste telexmachines verschenen en kwamen in dienst (zie ook de n.v.d.r. in RR 2012/3 blz.21). In eerste instantie enkel tussen de directie en de groepen, later ook bij andere diensten. Ondertussen is ook de telex weeral een hele tijd verdwenen bij de spoorwegen en geschiedt het telefoonverkeer geheel automatisch.

Een broertje van de telefoon is de fax(machine). Deze maakt gebruik van de vaste telefoonlijnen zoals velen onder ons die nog altijd gebruiken. Hiermee is het mogelijk om ook geschreven berichten of documenten door te zenden naar een bestemming. De pulsen die bij de verzender vertrekken zet de fax langs de ontvangstzijde terug om in leesbaar schrift. Het is ook mogelijk om tekeningen of afbeeldingen door te seinen.

Zoals bij de telefoon (spraak) kan de fax ook beeld over de hele wereld rondsturen. De afstand is van generlei tel meer.

#### DIGITAAL: DE COMPUTER

Iedereen kent nu wel de moderne mogelijkheden op telecom-gebied. Het analoge tijdperk is in de 21<sup>e</sup> eeuw vrijwel afgesloten. Ook onze spoorwegen gebruiken nu de digitale technieken om berichten te verspreiden.

*N.v.d.r.: ook het radioverkeer is inmiddels grotendeels gedigitaliseerd. Het is mogelijk om met elk toestel, vast opgesteld, mobiel of draagbaar, selectief in verbinding te komen.*

Ondanks deze evolutie van de digitale wereld, worden bij de spoorwegen nog altijd de telegrafische afkortingen gebruikt. De ondertussen al 158 jaar oude afkortingen worden nog steeds dagelijks gebruikt, ook al worden ze niet meer via een telegraafstelsel maar wel met een computer doorgegeven. Is het uit nostalgie, of is het nu een bezuinigingsmaatregel? HKV vergt in elk geval veel minder aanslagen op het toetsenbord dan het woord reizigerstrein.

De laatste jaren heeft men sommige telegrafische afkortingen nog "vervlaamst". Bij een aantal stations of bundels met specifieke taken heeft men een R, V of G gezet. De garagesporen in Vorst bij Brussel heten nu FOVR, de R staat voor Reizigers, de V voor Voyageurs. Een G staat voor Goederen, de goederenbundel van Genk heet nu FKGG. Bij snelheidsborden langs de sporen wordt er eventueel ook een G bijgeplaatst, specifiek bedoeld voor de goederendienst.

Voor de samenstelling van dit artikel maakte de auteur gebruik van gegevens uit volgende publicaties:

Aspects de l'histoire et de l'actualité Ferroviaire Belge van Roland Marganne.

Répertoire Alfabétique des Stations, Haltes et Points d'arrêt du Réseau des Chemins de Fer. Uitgegeven door G.T.F.

Eigen notities en ervaring van de auteur Noël Suys.

## VeBOV reist op 20 april naar REIMS Lees aandachtig de bijlage

### MEDEDELINGEN

#### TRAMKALENDERS

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; BICcode GEBEBEBB ten name van Tram 2000 asbl, Rue Abbé Heymans 15, te 1200 Brussel. Ook rechtstreeks te koop in het trammuseum van Woluwe. Deze winter is de museumshop in de namiddag enkele uren toegankelijk tijdens de weekends van 12 en 13 januari, 9 en 10 februari en 9 en 10 maart.

#### TREINKALENDERS

Even traditioneel brengen de mensen van Fotopunt hun spoorwegkalender uit. Het thema voor 2013 is "Cargo". Alle cargo-liefhebbers zullen dus ruim aan hun trekken komen. De kalender is heel democratisch geprijsd. Slechts 10 €. Hij is te koop op diverse tentoonstellingen of bijeenkomsten. Meer inlichtingen via [ronnie@fotopunt.net](mailto:ronnie@fotopunt.net). (er werd ons geen adres of rekeningnummer meegedeeld).

MUPDOFER houdt op zaterdag 12 januari 2013 van 13u30 tot 17u30 een brocante in zijn lokaal in het station Merode te Etterbeek (Brussel).

#### **Foto voorpagina:**

*Een jaarlijkse gewoonte wordt stilaan ook onze tramuitstap in Antwerpen. Deze keer voerde onze VeBOV-rit ons langs de recente ontwikkelingen op het tramnet met de nieuwe lijnverlengingen naar Olympiade, Wijnegem en Boechout. Ook de nieuwe lijnen zoals die sinds 1 september 2012 werden ingevoerd kwamen aan bod. We kozen voor de 7276, een Hermelijn van de vierde reeks met digitale filmaanduidingen. Olympiade, 20 oktober 2012. Foto: Eddy Cassiers.*

#### **Foto achterpagina bovenaan:**

*NMBS 5703, een Vossloh G2000 BB leasingloc, nabij de Syralfabriek te Aalst. Jacques Peeters maakte deze foto op 23 oktober 2012.*

#### **Foto achterpagina onderaan:**

*Als het voorstel vanwege de Raad van Bestuur van De Lijn goedgekeurd wordt, dan gaat De Lijn de volgende jaren 234 Citélibus autobussen aankopen. Als bonus worden er ook vijf gelijkaardige scholingsautobussen geleverd. De foto van de RATP 0090, werd genomen aan het grote en degelijk ingerichte autobusstation aan tramlijn T1 te Bobigny bij Paris. Foto: Luc Couscheir.*

