

RAIL-REVUE

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

Negentiende jaar - Nr. 3

Juli - Aug. - Sept. 2004

ISSN 0773-0713

Afgiftekantoor : 2610 Wilrijk 1
P208887





In 2003 testte De Lijn Antwerpen een drieassige Mercedes Citaro. Niettegenstaande de stuurbare achteras was de wendbaarheid in smallere straten toch wel eens een probleem. Tjalkstraat 26 augustus 2003 foto: William De Cock

INHOUD VAN DIT NUMMER

Uit de oude doos	3
In de tijd dat de trams nog spraken	6
NMBS	9
De Lijn – Algemeen	11
De Lijn – Antwerpen	12
De Lijn - Vlaams Brabant	17
De Lijn - Oost Vlaanderen	18
MSVB – MTUB	19
Uitstap en afscheid A 120	20
De vliegende reporters	21
Een Belg in Baskenland	22
Verenigingsnieuws	23

Werkten mee aan dit nummer:

Luc Couscheir, William De Cock
 Erik Heylen, Alain Janmart, Stefan
 Justens, Bob Morren, Johan Tijssens,
 Hubert Van den Bergh, Rudy Van
 Iseghem

Rail-Revue is een uitgave van de v.z.w. VeBOV (Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer).

Verantwoordelijke uitgever: Alain Janmart, Archimedeslaan 1 bus 3, 2650 Edegem.

Redactie: Luc Couscheir, Erik Heylen en Rudy Van Iseghem. **Secretariaat:** Hubert Van den Bergh, Kroonstraat 8, 3920 Lommel. **Lidgeld 2004:** België 18 Euro, Buitenland 21 Euro. **België:** Rekening Bank van De Post 000-0466768-04 van de v.z.w. VeBOV, Edegem. **Andere Europese landen:** door middel van in Euro uitgeschreven Eurocheques, te richten aan hoger vermeld secretariaat.

I BAN BE 10 0000 4667 6804 – BIC BPOTBEBI

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

Overname van gegevens is toegestaan mits bronvermelding. **Reproductie van artikels** (al dan niet in vertaling) en van **illustraties** slechts mits schriftelijke toestemming van de auteur en / of van de uitgever.

Inzenders blijven verantwoordelijk voor de door hen ingezonden artikels.

UIT DE OUDE DOOS VAN JOHAN

Lezer Johan Tijssens bezorgde ons een reeks foto's uit de periode 1965 tot 1970. Het sluit mooi aan bij de fotoreeksen die we reeds vroeger publiceerden van de hand van J. Cohn. Een aantal foto's toont ons de inzet van de tweeassers tijdens hun laatste levensjaren, zowel in reizigersdienst of in gebruik als werkwagen.



foto 1 - 1970

De "stalen kop" 5851 (ex 4527) manoeuvrewagen van loods Groenenhoek is reeds ontdaan van pantograaf en trekwerk en wacht op verdere sloop in de loods Hoboken. Hij werd op 1 augustus 1970 afgevoerd.

foto 2 - 1968

Een andere stalen kop die tot dienstwagen voor Weg en Werken gedegradeerd werd is de 8827 (ex 4536). Hij werd meestal gebruikt voor het slepen van rails. Ook deze tram verdween op 1 augustus 1970 definitief. We zien hem hier nog in volle actie met een keerdriehoekbeweging op de sporen aan de loods Groenenhoek.



foto 3 - 1967

Op de Draakplaats zien we de 5855 (ex 305, ex 209) met een bakwagen aan de haak. Hij rijdt tussen de toenmalige Centrale Werkplaats en de dienst Weg en Werken. Deze tram overleeft nog steeds als museumwagen.

foto 4 - 1967

Geen enkele motorwagen heeft zoveel nummers gekend. Gebouwd met het nummer 281 in 1903 werd hij in de vijftiger jaren verbouwd en vernummerd tot 115, in 1963 tot 5115. In 1972 werd hij nogmaals verbouwd, ditmaal tot railslijpwagen 8823. Op de foto is hij als 5115 met een bijwagen reeks 600 aan de haak te zien op lijn 2 op de Groenplaats.



foto 5 - 1968

Motorwagen 4430 heeft de loods Groenenhoek verlaten om de avondspits te versterken op lijn 24. Bij het invoeren van de eenmansbediening op 27 augustus 1968 was het inzetgebied van de vier nog resterende dubbelrichtingwagens beperkt tot lijn 11 (december 1969) en lijn 3 (oktober 1970). Later starten deze wagens nog een dertigjarige loopbaan als dienstwagens. De 4430 werd in 1970 de 8826.



foto 6 - 1969

We zien hier motorwagen 4413 op vrijwel dezelfde plaats, ditmaal als leswagen. Later (1970), in zijn definitieve functie als depannagewagen Groenenhoek kreeg hij het nummer 5853. In de achtergrond zijn de werken voor de Antwerpse Ring aan de gang.



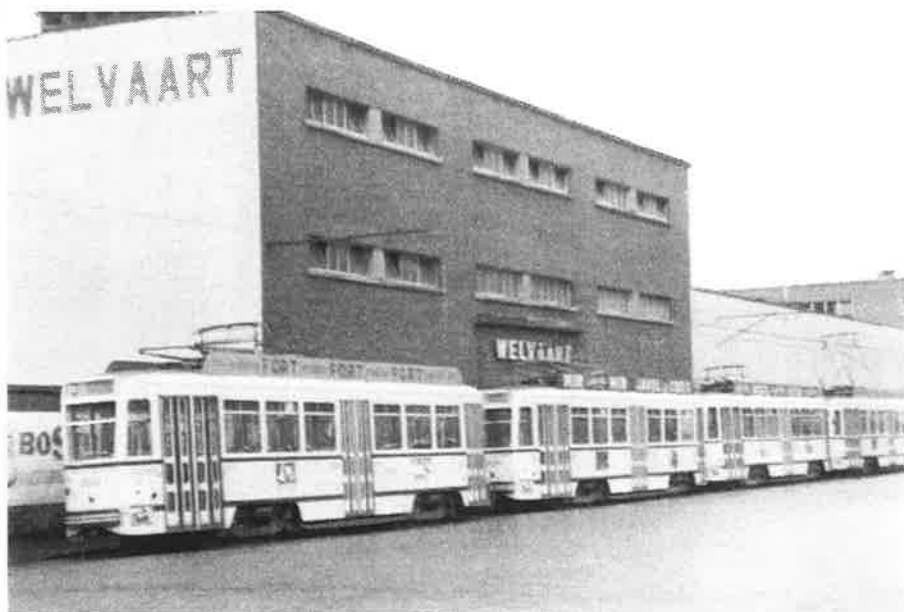


foto 7 - 1967

Op de Deurnebaan te Merksem, ter hoogte van de "hof" (terrein dienst Weg en Werken), staat een rij PCC-wagens te wachten als inzet "Extra Dienst Sportpaleis". De firma Welvaart kocht in verschillende episoden het ganse stelplaatscomplex aan de Sint-Bartolomeusstraat over van de MIVA / Les Vicinaux Anversois.



foto 8 - 1966

Aan de andere zijde van de stelplaats Sint Bartolomeusstraat puf NMVB stoomlok 819 nog één jaar verder.



foto 9 - 1965

Een NMVB type S rijdt op lijn 50 richting Antwerpen. De foto werd genomen op de Boomsesteenweg te Wilrijk ter hoogte van de huidige kruising van de A12 (sic) / N177 met de R11. De overweg is deze van de NMBS ringspoorweg Hoboken - Mortsel. Links zichtbaar is de "kemelbrug" (kemel = kameel). Zij werd gebouwd om het toegenomen verkeer richting Brussel op te vangen ten tijde van de Expo 58. Zij kreeg al spoedig deze bijnaam omwille van de twee overbruggingen. Om de aanleg van de bruggen mogelijk te maken werd zowel lijn 50 als de spoorlijn nog verplaatst naar de plaats hier zichtbaar. Enkele tijd later verdween zowel de tram alsmede de trein. De voorlopige brug hield het langer uit. Antwerpen heeft reeds jaren een traditie opgebouwd met voorlopige bouwwerken.

foto 10 - 1967

V.A. 7387 als eenmanswagen op lijn 8. Na 59 jaar dienst werd hij nogmaals verbouwd en goedgekeurd voor zijn volgende 8 laatste jaren. De nog oudere 5261 van lijn 2 zal kort daarna ook dezelfde ombouw met verbrede opstap vooraan ondergaan. De Groenplaats was toen het eindpunt voor deze lijnen.



**IN DE TIJD DAT DE TRAMS
NOG SPRAKEN ...**

tekst en foto's: Bob Morren

Foto 1:

” Weurde-ga dor ni zot van, zoe'n daartig kiere per dag nor da Soojt en terug?” 6342: “ Och...ik probeir mor te denken da'k oep ne pèèrdemeule zit hee!”

De pendeldienst van lijn 3 werd gedurende de eerste maand gedaan met een 6000 en een PCC en was eigenlijk de laatste volledige dagdienst van een oud rijtuig. Daarna zijn de 6000en vervangen geworden door een tweede PCC omdat er te veel klachten van de reizigers kwamen tegen die “oude rommel”. (maart 1973)



Foto 2:

“Oep maaine aawerdoem nog oep taaid nor da Schoenselhof? Zwàànst na nie hee. En da mistig weejr d'r nog baai. ‘k Veul da tot in mijn aspotten...” Silsburg, januari 1973. Een paar spitsuurdiensten werden vrij uitzonderlijk met 5000en van Groenelhoek gereden.





Foto 3:
"Kiekeboe! Ei zennek!"
Ukkel, Stiltelaan, november 1972.
De weekdienst op tramlijn 55 werd nog volledig met standaardkonvoeien uitgebaat vanuit de depots Haachtsesteenweg en Koningslaan.



Foto 4:
"Naa es 't efkes gecompliceid! 'k Mou zeen da'k maa ni van relle trompeer."
April 1979. De PCC wringt zich op lijn 93 vanuit de Troonstraat in de Idaliestraat door de gestrengelde bocht richting Luxemburg en Brugmannplein.



Foto 5:
"Ginne mens en gin koesj te zeen..."
" 't Es ei altoa een bekke hoaalig on dei kapel van Stalle...". "Ik chon mo iel stillekes deur deej courb bolle... sssjt..."
Januari 1980. Lijn 58 kwam nog helemaal van Vilvoorde en de tram doet zijn laatste stuk traject langs de Stallekapel tot aan het Dancoplein in Ukkel.

Foto 6:

“ ’t Es vrie schuun, zu efkes oup parket raje, pelsde nle?”

Juni 1971. De Rozemarijnbrug was nog volledig van hout en lijn 10 en 2 waren nog uitgebaat met oude drieassers. De tram zal linksaf op de Coupure draaien en zijn weg naar de Muidebrug voortzetten.



Foto 7:

“ ’t Es altaa mor rëichtendeure, mor touch meuge allien de slëemste oit den deepot nor ’t collejge goan.”

Terminus Melle/College. Augustus 1972.

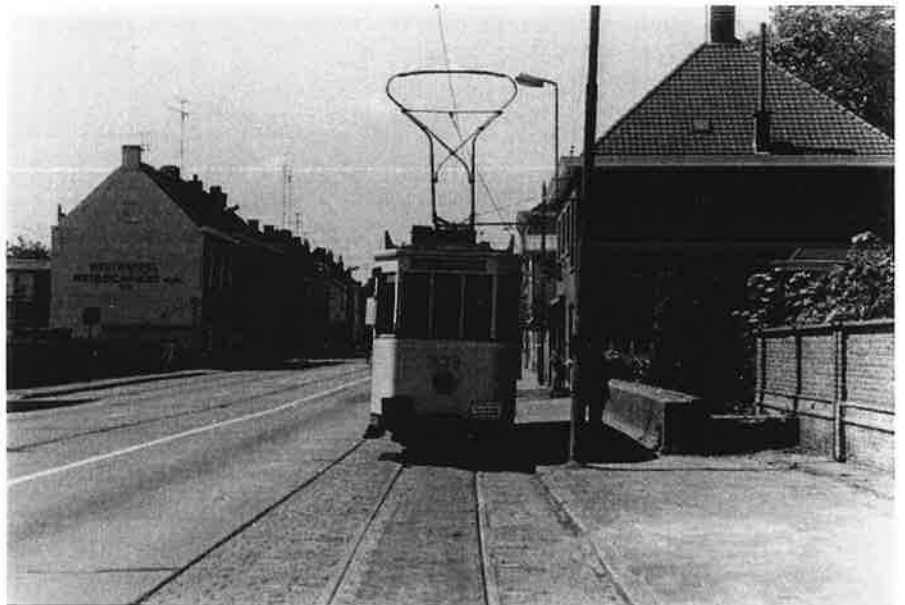


Foto 8:

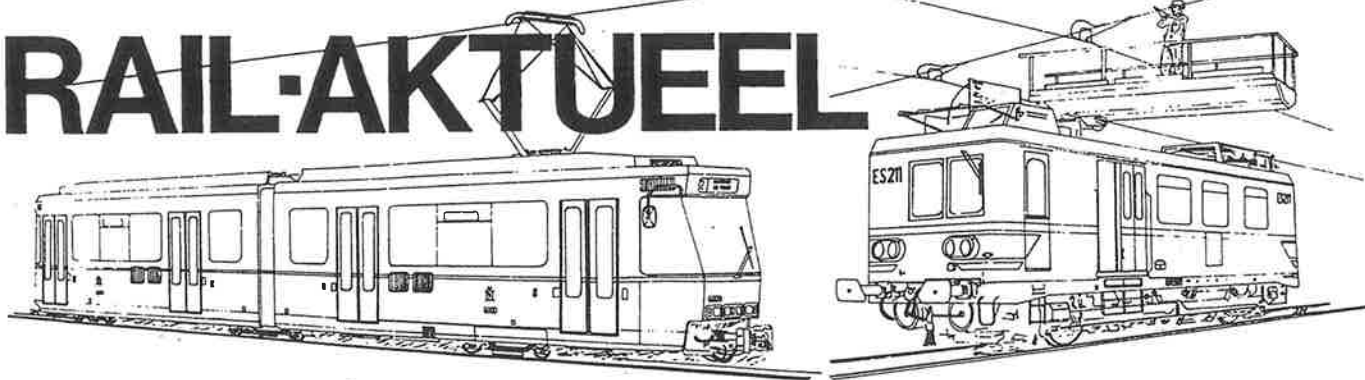
“Hmpf! Buik intrekken en kop in kas, dan kom ik er wel door!”

Montignies, Rue des Preys. Maart 1973. De tram kruipt uit het tunnelletje richting Charleroi.

Omwille van plaatsgebrek en het verlopen van de afsluitdatum is het zesde deel van “De laatste tweeassers in dienst bij de MIVA” van Dhr. Jacques Cohn, verschoven naar het volgende nummer, waarvoor onze verontschuldigingen.



RAIL-AKTUEEL



NMBS

Move 2003

De hervormingen die voorgesteld zijn in het plan Move 2003, hebben betrekking op 4 belangrijke items.

- Het financiële herstel van de NMBS
- Liberalisering met een leefbare goederensector
- Groeidoelstelling van de regering met 20 % meer reizigers (ex-minister Durant sprak nog van 50 %)
- Een betere kwaliteit van de service.

Eén van de opmerkelijkste gebeurtenissen is het opdelen van de oude NMBS in aparte filialen, wat een gevolg is van de Europese regelgeving op spoorweggebied. De Federale staat België staat met de minister van overheidsbedrijven én de minister van Mobiliteit bovenaan in de nieuwe structuur. Zij hebben invloed en controle op het nieuwe autonoom overheidsbedrijf "NMBS - HOLDING" en ook op de infrastructuurbeheerder, het eveneens nieuwe autonoom overheidsbedrijf "INFRABEL". Een derde autonoom overheidsbedrijf en exploitant heet gewoon "NMBS" en is ondergeschikt aan "NMBS - HOLDING". Deze nieuwe structuur moet in werking treden op 1 januari 2005. Het goederenverkeer moet tegen 2007 volledig geliberaliseerd zijn; het reizigersvervoer tegen 2010.

De eerste opdracht voor alle ondergeschikte diensten is de kosten verminderen daar waar kan. Als voorbeeld op het verlagen van de operationele kost kan men het sluiten van de loketten in kleinere stations aanhalen met vervanging door biljetautomaten. Een ander voorbeeld is het laten tanken van de diesellocomotieven aan tankauto's en niet meer aan zeer dure tankinstallaties, die onder zeer strenge milieunormen vallen. Nog een voorbeeld is het afschaffen van 20 % bijsporen, waardoor ook op wissels en seinen kan bespaard worden.

Foto rechtsonder:

Tweedelig stel 157 geeft versterking aan een stel 800 op lijn 52 te Hemiksem. Ze is één van de oudste reizigersstellen die nog in dienst zijn. Foto: Erik Heylen

Bijbestelling M6-dubbeldekkers

Van de bij Alstom-Bombardier, in 1999 bestelde M6-rijtuigen, zijn ondertussen alle 210 eenheden afgeleverd. Van de 110 nog voorziene en te bestellen rijtuigen, worden er nu toch al 70 besteld, waaronder 32 stuurstandrijtuigen. Deze stuurstandrijtuigen zijn belangrijk, omdat zij een aantal positionele elementen op de dienstafhandeling kunnen waarmaken. Vooreerst spaart men één locomotief uit bij die M6-stammen, welke aan beide zijden nu een e-loc reeks 21/27 hebben. Omdat ze in kopstations zoals Antwerpen-Centraal van rijrichting moeten wisselen, betekenen deze nu dus achteraan alleen maar 85 Ton ballast. Bovendien wordt het mogelijk om 2 korte stammen van 5 M6-rijtuigen te koppelen of te splitsen, voor of achter de hoofdstad. Om dit samenvoegen vlot te laten verlopen wordt er gedacht aan het aanbrengen van automatische koppelingen aan een aantal locomotieven reeks 27. Dat de locomotieven reeks 27, en niet reeks 21 hiervoor worden aangepast wekt wel enige verwondering. Voor zulke korte M6-stammen is het vermogen van een

21 meer dan voldoende. Een andere en eerdere bron melde echter dat de automatische koppelingen voor enkele locs reeks 13 zouden zijn, maar de M6-en zijn slechts geschikt voor maximaal 160 km/u, zodat ze evengoed langs de oude lijn 36 naar Luik kunnen rijden, zonder een meerspanningsloc reeks 13 echt nodig te hebben.

Stellen AM62-AM63-AM65

Wat er dan ook uiteindelijk voor (of achter) een trek-duwstam-M6 wordt geplaatst, het instromen van nieuw M6-materieel betekend wel stilaan het einde van de reeks oudgedienden AM62, AM63 en AM65. De 60 stellen AM62, met nummers 151 tot 210, kwamen vanaf 1962 in dienst, gevolgd door nog eens 40 stellen (211-250) in 1963 uit de reeks AM63. In 1965 kwam de reeks AM65 op de baan met 20 eenheden (251-270), die uiterlijk goed herkenbaar zijn aan hun horizontaal opgestelde koplampen. Deze tweedelige klassieke motorstellen hebben er allen bijna meer dan 40 jaar trouwe dienst opzitten. Ze zijn de laatste stellen die maximaal 130 km/u mochten rijden en ook de laatste



stellen met een schaarpanograaf. De laatste jaren voerden ze meestal stoptreindiensten uit op het hele net. Nochtans waren net deze motorstellen aangeduid, om als voorganger van de echte GEN-treinstellen rond Brussel dienst te doen, mede door hun lagere topsnelheid. Ze vormen dan ook de ruggengraat van de huidige CR-treinen (CityRail) rondom de hoofdstad.

Aanpassing treinaanbod december 2006

Vanaf december 2006 voorziet men dagelijks 25 HST's Brussel – Amsterdam (waarvan een aantal via Breda), wat wel een snellere verbinding zal zijn, maar een achteruitgang is op het gebied van frequentie ten overstaan van de uurverbinding met de huidige Benelux-trein. Verder voorziet men een nieuw 'IC+' net met internationaal karakter en met als grenspunten Breda, Maastricht (via Luik), Luxemburg en Lille. Opvallend is de afwezigheid van een IC+ verbinding met Duitsland, en het wegvallen van het Nederlandse Roosendaal als IC-grensovergang. Nieuwe en snelle IC+ Brussel – Hasselt over nieuwe spoorboog lijnen 35 en 36. Nieuwe IC-trein Antwerpen - Turnhout Na aanpassing kruisingsstation Tielen. IR-trein Antwerpen – Roosendaal i.p.v. afgeschafte Benelux.

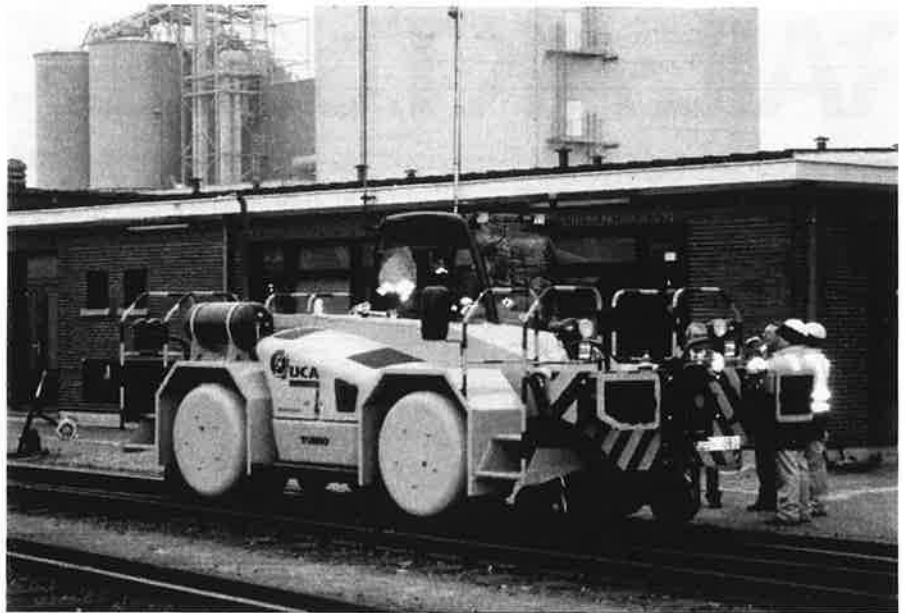
De volgende L-treinen krijgen vanaf december 2006 twee stoptreinen per uur en per richting op werkdagen.

- lijn 36 Brussel – Leuven
- lijn 60 Brussel – Dendermonde
- lijn 96 Brussel – Halle
- lijn 52 Antwerpen – Boom - Puurs
- lijn 59 Antwerpen – Sint Niklaas

De eerste drie in bovenstaand lijstje, zijn een aanloop naar het toekomstige GEN (Gewestelijk Express Net) rond Brussel. Voor dit toekomstige stoptreinet, met halfuur- of kwartierfrequentie, zijn grote investeringen noodzakelijk. Niet alleen is er nog specifiek voorstads-materieel aan te schaffen, maar ook zijn een aantal dure infrastructuurwerken eveneens noodzakelijk.

ETCS

In vorig nummer vermelden we nog dat de in aanleg zijnde HSL 4 als eerste uitgerust zal worden met ETCS (European Train Control System) als beveiligingssysteem. Niet de AM 96-stellen, maar de locomotieven reeks 13 (en I 11-stuurstandrijtuigen) krijgen als eerste dit beveiligingssysteem ingebouwd, wat meteen wil zeggen dat in 2006 de halte 'Noorderkempen' met dit materieel zal bediend worden. Het ETCS is een beveiligingssysteem (met stopfunctie) dat door de Europese regelgeving wordt opgelegd en zal verplicht worden in de hele Europese Unie binnen een aantal jaren. In totaal moeten er méér dan 1200 locomotieven, treinstellen of stuurrijtuigen van de



Dergelijke weg/railtractoren, zoals hier nabij bundel IJsland in de Antwerpse haven, zullen weldra gewone rangeer locomotieven vervangen. Voorlopig zouden ze enkel vanuit de rangeerbundels, de bediening van en naar de fabrieksterreinen voor zich nemen. 12 december 2002
foto: Erik Heylen



Op 3 juni 2004 negeerde te Lier de treinbestuurder van de 2305 twee rode stopseinen en kwam in het veiligheidsdoodspoor terecht, waarin infralocs 6248 en 6326 op een volgende opdracht stonden te wachten. Niettegenstaande de relatief lage snelheid duwde de 2305 met zijn goederentrein de beide infralocs serieus in de verdrukking. De stootbok was evenwel niet opgewassen voor zoveel geweld, zodat de 6326 de straat werd opgeduwd. Op de foto zien we de technici van dienst bovenleiding, die met motorwagen ES 405 ter plaatse kwamen, de rijdraad controleren op onregelmatigheden en schade. Foto: Erik Heylen

NMBS worden aangepast of uitgebreid worden met ETCS, terwijl een kleine 800 oudere voertuigen deze aanpassing niet meer krijgen en worden afgevoerd. Tegen 2012 verwacht men dat zowel de spoorvoertuigen, alsmede de om en bij de 13000 seinen (zonder aanpassing van grondseinen in bundels) zijn uitgerust met ETCS. Op het Belgische spoorweg-net worden er jaarlijks zo'n 50 gemelde seinoverschrijdingen geregistreerd, waaronder een twintigtal in hoofdspoor. Met de Europese liberalisering golf voor ogen, is een dwingende beveiliging noodzakelijk geworden, welke in alle EU-staten op gelijkaardige wijze moet toegepast worden. In een volgend nummer van Railrevue wordt teruggekomen op alle Belgische beveiligings-systemen, met hun functie en hun uitwerking op het treinstel.

GSM-R

Ook al meegemaakt dat je GSM-gesprek in de trein plots uitvalt? Om die reden gaat de NMBS met de twee belangrijkste GSM-operatoren Mobistar en Proximus samenwerken om een optimale ontvangst in of vanuit de trein te waarborgen. Na de treinramp van Pécrot bleek een goede communicatie meer dan noodzakelijk. Om het hele netwerk te optimaliseren zouden ongeveer 450 zend- en ontvangstmasten nodig zijn, waarvan er nu al een 120-tal naast of op het spoorwegdomein

aanwezig zijn. Wat velen niet weten is dat de dienst Telecom van de NMBS een heel netwerk heeft opgebouwd, met een hele resem telefooncentrales en glasvezelkabels langsheen bijna alle hooflijnen. Omdat buiten de gewone gesprekken ook dienstgesprekken en overdracht van technische gegevens via dit GSM-netwerk kan plaatsvinden, wordt dit systeem aangeduid als GSM-R, waarvoor de laatste R staat voor 'Railway'. Bijzonder interessant wordt het als ook de seinrichting gebruik gaat maken van het GSM-R-netwerk, waardoor vaste seinen overbodig zouden worden, omdat dan continue alle noodzakelijke seininformatie in de stuurcabine van de trein toekomt. Het is dus in dit geval van belang dat de dekking ter hoogte van elk treinstel, op elk mogelijke spoorlijn voldoende moet zijn. Tegen 2007 moet het hele GSM-R-netwerk in dienst zijn, maar volgend jaar kan op lijnen 16, 25, 34, 35 en 37 al optimale ontvangst gegarandeerd worden. De hele operatie GSM-R kost een stordige 130 miljoen Euro.

Inventaris NMBS op 1/1/2003:

- 11 hogesnelheidstreinstellen
- 427 elektrische locomotieven
- 487 baandiesel locomotieven en rangeerdiesels
- 669 elektrische motorrijtuigen
- 84 dieselmotorwagens
- 1488 rijtuigen en pakwagens

- 15190 diverse goederenwagens
- 6170 km hoofdspoor waarvan 5140 km geëlektrificeerd
- 13.500 wissels waarvan 4500 in hoofdspoor
- 2350 overwegen
- 6080 bruggen en tunnels
- 405 seinhuizen
- 17.200 seinen

Na voleindiging van het concentratieplan blijven er nog 72 concentratieseinhuizen over met één centrale dispatching te Brussel.

- 359 van de 533 stations bezitten een omroepinstallatie
- 72 van de 533 stations bezitten treinaankondigers.

De NMBS bezit ongeveer 18.000 ha aan gronden met daarop 2750 gebouwen en dit alles voor 42.000 personeelsleden.

In 2002 vervoerde de NMBS ongeveer 150 miljoen reizigers, wat een jaarlijkse groei van 3 % laat optekenen.

- 38 % van het goederenverkeer is zuiver nationaal verkeer
- 60 % van het goederenverkeer komt of gaat naar de havens, waarvan voor Antwerpen alleen 41 %.

Bij New Cargo wordt gedacht aan de aankoop van 12 weg/spoortractors voor Antwerpen-Rail en 3 voor Gent-Rail welke de huidige rangeerlocomotieven vervangen. Deze tractoren komen over de weg terug naar hun volgende sleepopdracht.

E.H.

De Lijn Algemeen

- Nieuwe autobussen

Sinds het najaar 2003 heeft De Lijn diverse nieuwe reeksen autobussen in dienst genomen waarvan enkele zelfs van een geheel nieuw type. Vooreerst de standaardbussen. Tot nog toe werd er (meestal) apart materiaal gekocht voor stads- of streeklijnen. Voor de steden was dat naast de kleinere midibussen met 70 plaatsen, een driedeursbus met geheel lage vloer. Een lagevloerbus heeft evenwel het nadeel dat het aantal zitplaatsen beperkt is. Een compromis is een bus met een verlaagde vloer tussen de opstapdeur vooraan en de enige uitstapdeur in het midden. In het achtergedeelte vinden de reizigers die wat verder moet reizen dan ook meer zitplaatsen terwijl dit in het eerste gedeelte zeer beperkt wordt. Vooraan is er ook plaats voor een mindervalide, met aan de uitstapdeur een oprijdplaat.

Na enkele reeksen A360 in 2002 en 2003 wordt er vanaf dit jaar de nieuwe versie New A360 geleverd. Voor de kleinere stadsnetten is er naast de New A308 met deuren voor en achter ook de A309 met deuren voor en midden. Jonckheere levert eveneens een midi-versie van het

overzicht laatste reeksen autobussen

nummers	jaar	type	verdeling entiteit
4174-4224	2003	A360K Van Hool	20 VB, 31 AN
4225-4243	2002	A330K Van Hool	19 OV (Aalst)
4244-4277	2003	A308L Van Hool	8 AN, 28 WV (Brugge)
4278-4294	2003	AG500 Van Hool	17 VB
4295-4317	2003	AG300 Van Hool	15 LB, 8 OV (Gent)*
4318-4337	2003	Belbus Peugeot	6 LB, 5 AN, 1 VB, 8 WV
4338-4404	2004	New A360K Van Hool	18 OV, 5 LB, 44 AN
4405-4459	2004	Transit 2000 geleed	14 OV, 32 VB, 9 WV
4460-4501	2004	Transit 2000 midi	9 VB, 12 LB, 11 WV, 10 OV
4502-4514	2004	Mercedes belbus	13 LB
4515-4519	2004	New AG300 Van Hool	5 OV (Gent)*
4520-4522	2004	Mercedes belbus	3 LB
4523	2004	A308 (prototype 1994)	1 VB
4524-4602	2005	Transit 2000	24 AN, 28 VB, 12 OV, 15 LB
4603-4663	2005	New AG300 Van Hool	23 AN, 6 VB, 7 WV, 21 OV, 7 LB
4664-4707	2005	New A309 Van Hool	17 WV, 17 OV, 10 LB
4708-4837	2004	New AG300	130 AN (minder hinder bussen)

* vervangen de trolleybussen van lijn 3 te Gent

Transit 2000 type. Naast de reeds uitvoerig beschreven New AG300 (minder hinder bussen) heeft Jonckheere een tweede reeks gelede Transit 2000 bussen

geleverd. Op het gebied van belbussen krijgt Peugeot concurrentie van Mercedes.

Luc Couscheir

Foto boven:

New AG300 4515 maakt deel uit van een extra bestelling om de trolleybussen op lijn 3 te vervangen. 11 mei 2004 Gentbrugge foto: Luc Couscheir

Foto midden:

In Leuven versterkt Transit 200 MIDI de stadsdienst. Leuven station, 14 mei 2004. foto: Luc Couscheir

Foto onder:

Te Bilzen maken de Mercedes belbusjes de dienst uit. Bilzen station, 13 mei 2004. foto Luc Couscheir



De Lijn Antwerpen

- Reclame-trams

7003 Ricoh, ex Club Med. tot 06/2004
7007 Antwerpen, ex Viessmann tot 06/2004
7026 Antwerpen, ex Beneton tot 06/2004
7044 Valvert, ex Club Med. tot 06/2004
7045 Antwerpen, ex Reizen Lauwers tot 06/2004
7047 Dralion, ex Aquatopia tot 05/2004
7054 Antwerpen, ex Egypte tot 06/2004
Antwerpen staat zowel voor AntwerPen (de stad) als voor AntWerken (de grote werken die er plaats grijpen). Ook een aantal autobussen kregen deze reclame-bekleving.

- Hernieuwde tram

In juni is de 7010 terug in dienst gekomen na enkele jaren inactiviteit.

- Nieuwe trams

In juli was reeds de 7239 in dienst. De eerste 10 Minder Hindertrams zijn nu (september) in dienst. De eerste dag dat de 7232 dienst deed op lijn 3 was de derde juni. Vanaf die datum rijden de beschikbare exemplaren exclusief op lijn 3. Op deze trams kan de reiziger niet meer opstappen langs de voorste enkele deur. De reiziger dient (niet verplicht) gebruik te maken van de ticketautomaten aan de haltes. Het valt te verwachten dat ook de eerste reeks op dezelfde wijze omgebouwd zal worden. Nu is een tram van de tweede reeks voor een doorsnee klant op afstand enkel herkenbaar aan het logo voor mindervalide, bovenaan naast de filmkast. Dat dit wel eens aanleiding kan geven tot verwarring is dan ook begrijpelijk. Het in dienst brengen van deze tweede reeks bracht terug een zestal Hermelijnen naar Hoboken voor de dienst op lijn 2. Gelet op de precaire sporentoestand op de uitrijwisselkam worden de Hermelijnen daar geplaatst op de zogenaamde "wassporen". Die



hebben een iets grotere draaistraal. Er is bovendien een snelheidsbeperking van toepassing. 14 kleine PCC's staan 's avonds in de oude CW. De vrijgekomen PCC 2 (met koppelingen) worden bijkomend ingezet op de lijnen 7, 10, 12 en 24 van stelplaats Hoboken. Bovendien verschenen vanaf 28 juni 2004, bij de aanvang van de vakantiedienst, gekoppelde trams op lijn 4, indien beschikbaar. Tegelijk verschenen ook Hermelijnen op de lijnen 8 en 11 (vanuit stelplaats PAL) en ook naar gelang de beschikbaarheid. Over het algemeen genomen bereikt de maximale inzet zijn hoogtepunt van woensdag tot vrijdag. Al wat na vrijdagmiddag wegens defect wordt binnengesleept rijdt niet gedurende de eerste dagen van de daarop volgende week. Al bij al is er toch een grotere inzet van gekoppelde trams op alle tramlijnen. Voor onderhoud zijn er dagelijks enkele uitwisselingen van trams gepland, maar die kunnen niet steeds plaatsgrijpen omwille van exploitatieredenen zoals tram te laat of een trambestuurder die nog niet met de Hermelijn kan rijden. Overigens was Hermelijn 7235 voor technische proeven aan de kust van 10 tot 29 juni. Na het hoogseizoen is een inzet in reizigersdienst voorzien. Bedoeling is het gedrag van de Hermelijnen aan de kust na te gaan met eventueel met tijdelijke inzet tijdens de zomer. Zo'n vijftiental jaar geleden was er . . . nog sprake van de inzet van BN trams op de Antwerpse premetrolijn 3!

- Spoorwerken

De diverse spoorwerken die in het vorig nummer werden aangekondigd zijn tijdig -bij het ingaan van de Ringwerken- afgerond. Voor de Turnhoutsebaan (lijn 10) was er op 15 mei de gehele dag een buspendel tussen de Stenenbrug en de terminus Rivierenhof. Ondanks de faling van de aannemer voor de werven Mechelsesteenweg lijn 7 en de Bredabaan lijn 3 werden ook deze werven nog net op tijd opgeleverd, althans voor wat het tramverkeer betreft. De afwerking gebeurde in volgende dagen. Op zondag 30 mei moest lijn 3 weg van de Bredabaan en werd afgeleid naar PAL. Nochtans ligt er daar vlaknaast ook een lus aan Metropolis, maar deze mag, kan of wil men niet gebruiken! Ook nog vanaf mei tot begin juni werden de diverse tijdelijke bruggen geplaatst op de Singel. De werken gingen meestal van start rond 22 uur, waarbij de bovenleiding tijdelijk werd verwijderd. Een overzicht:

Eerste in de rij was de brug aan de Borsbeekbrug op zaterdag 22 mei voor de lijnen 8 en 11. Lijn 8 werd via de Leien en Astridplein naar lijn 11 gebracht. Er werd dan vanaf 20 uur gedriehoekt aan de Draakplaats. Een buspendel reed verder naar Eksterlaar.



foto boven: Op 26 mei 2004 werd de eerste Hermelijn van de tweede reeks gepresenteerd.
foto: Luc Couscheir



Enkele weken na de trams verschenen ook de autobussen op de vrije tram- en busbaan. PCC 7057 en bus 341 van De Polder op de Amerikalei. 10 mei 2004. foto: Luc Couscheir

Op zaterdag 29 mei was het de beurt aan lijn 2 met de brug aan de Jan Van Rijswijcklaan. Vanaf 22 uur reed lijn 2 naar de lus Koninklijke Laan. Een buspendel reed tussen Harmonie en Hoboken. Op zaterdag 5 juni tenslotte waren de lijnen 7 en 15 aan de beurt. Vanaf 22 uur reden deze lijnen via lijn 2 naar de lus Jan De Voslei. Even terzijde vermelden dat het plaatsen van deze bruggen zeer vlot verliep. Het meeste tijd vergde nog het opstellen van de twee reuzekranen. Het inhijzen zelf gebeurde op amper 15 minuten. De

voorzien onderbrekingen waren de volgende ochtend dan ook niet nodig. De bovenleidingswerken zelf werden uitgevoerd door de bekende mannen uit Duitsland die inmiddels een vertrouwd beeld vormen op de diverse Antwerpse werven. Diverse weekends werd er ook gewerkt te Mortsel waarbij de trams van lijnen 7 en 15 werden opgehouden aan de lus Koninklijke Laan. Dit was het geval op zaterdag 5 en zondag 6 mei, vrijdagavond 18, zaterdag 19 en zondag 20 mei en ook op 2, 3 en 4 juli. Een buspendel reed verder tot Mortsel. Op

deze pendeldienst reden diverse bussen van de "streek". Verkeerdelijk kwam er in de filmkast de bestemming "4 PENDEL", waarbij de 4 niet de lijn maar wel de positie die de chauffeur moet intoetsen. Op de Leien is de parking ter hoogte van de Nationale Bank onder dak en werd er na het bouwverlof gestart met de spooraanleg. Een laatste werf is deze op de Sint Bernardsesteenweg. Hier werd er vanaf 7 tot 11 mei een enkelspoor met wissels geplaatst voor de lijnen 4 en 12. Van 11 tot 18 mei werd hier effectief gebruik van gemaakt. De dag daarna was alles terug bij het oude. Vanaf juli werd er dan gestart met de aanleg van de nieuwe trambaan richting centrum tussen de lus Voetbalstraat (Zwaantjes) en de De Bosschaertstraat.



foto boven:

Een van de pendelbussen op lijnen 7 en 15 naar Mortsel was streekbus 3302. Lus Koninklijke laan, 29 mei 2004.

foto midden:

PCC-stel 7146+7129 op het tijdelijk spoor Sint Bernardse Steenweg. Grens Kiel, 17 juni 2004.

foto onder:

Dit rail-wegvoertuig 9602 van de Rheinbahn Dusseldorf is in gebruik bij spooronderhoudswerken bij De Lijn. Hier staat hij op de Singel ter hoogte van het station Antwerpen Zuid.

Alle foto's: Luc Couscheir



Minder Hinder maatregelen

De Lijn – Antwerpen heeft, omwille van de vernieuwingswerken op de Antwerpse Ringsnelweg, een aantal minderhindermaatregelen genomen, om de mobiliteit in en rond de stad, op een positieve wijze te ondersteunen. Daaronder vallen zowel fysieke maatregelen (busbanen, speciale arceringen, lichtenbeïnvloeding, ...) als aankoop van nieuw en vooral groter materieel.

Gelijklopend zet De Lijn zich in orde met het door ex-minister Stevaert doorgedrukte decreet 'basismobiliteit'. Dit voorziet in een minimum aantal diensten, wat in regel resulteert in meer bussen of lijnen.

- Meer trams en autobussen

Sinds juni zijn er gemiddeld zes nieuwe Hermelijnen in dienst. (nvdr.: vanaf 1 september verwacht men, vanuit de volgende reeks 7242 – 7271, de aankomst van Hermelijn 7242). Aangezien er op deze trams niet meer langs de voordeur kan opgestapt worden, rijden deze wagens enkel op lijn 3 omdat daar ook de meeste haltes al zijn uitgerust met "eenvoudige" verkoop-automaten. Een zestal Hermelijnen worden terug gebruikt op lijn 2 vanuit de stelplaats Hoboken. De daardoor vrijgekomen PCC's (met koppelingen) worden vervolgens ingezet als versterking op de lijnen 7, 10, 12 en 24. Het is meestal zo dat nog enkel de diensten die 's avonds rijden nog met losse trams uitgevoerd worden. Omwille van de problemen met de Hermelijnen bij het buitenrijden van de Loods Hoboken staan deze nu gestald op de "was-sporen" en gaan er 14 losse PCC's van de lijnen 4 en 12 naar de oude CW. Die sporen hebben een iets ruimere boogstraal tot de uitrijwisselkam. Voor de Hermelijnen geldt daar trouwens een strenge snelheidsbeperking bij het verlaten van de stelplaats. Vanaf de aanvang van de vakantie rijden er ook vrijgekomen Hermelijnen op de lijnen 8 en 11 en werd er nogmaals meer gekoppeld gereden op alle lijnen, ook op de lijnen 4 en 11, waardoor deze laatste bijna uitsluitend met groot materiaal rijdt.

- Minder Hinderbussen

Wat de autobussen betreft, daar wordt er in groten getale gereden met de nieuwe gelede bussen. Op 16 juli werd de laatste van deze 130 voertuigen afgeleverd in de werkplaats PAL, zoals voorzien in de planning voor 21 juli. Ongeveer één autobus per werkdag verliet de fabriek in Koningshooikt. Inmiddels zijn er twee stuks 4722 en 4725 het slachtoffer geworden van een brand en zijn terug naar de fabriek om heropgebouwd te worden. Onmiddellijk daarna startte de aflevering van de identieke autobussen reeks 4603- 4663.

De (voorlopige) verdeling van deze 130 autobussen is als volgt:

stelplaats	nummers	aantal
Tjalkstraat	4708-4750	43 (*)
Broechem	4751-4762	12
Hoogstraten	4763-4774	12
Wuustwezel	4775-4782	8
Zandvliet	4783-4791	9
Turnhout	4792-4803	12
Oostmalle	4804-4816	13
Rumst	4817-4836	20
Heist o/d Berg	4837	1

(*) 4733-4740 tijdelijk in het Oost-Vlaamse Destelbergen

Grosso modo vervangen deze autobussen minstens eenzelfde aantal standaardbussen die op hun beurt in diverse stelplaatsen oudere exemplaren gaan vervangen. Dit betreft de reeksen 2388-2403, 2573-2599 en 2819-2839. Deze bussen vormen een reserve en een aantal onder hen doen nu ook dienst bij de pachters (nieuwe contracten voor de nieuwe lijnen). Zij rijden daar evenwel met hun oorspronkelijke nummerplaat. De Decker - Van Riet, Waaslandia en Autobus De Polder hebben reeds contracten. De Polder rijdt ondermeer de nieuwe havenlijnen 767, 768 en 769 vanaf 14 juni 2004. Vanaf 1 juli, met de start van de vakantiedienst wordt ook lijn 36 terug door De Polder gereden. Vanaf 21 (en 28 juni wat Sint Job betreft) werden de P+R's in gebruik genomen. Ook vanaf 28 juni werden de speciale busstroken en busluizen in gebruik genomen. Vanaf 23 augustus is er een versterking van het bestaande aanbod en komen er nogmaals nieuwe buslijnen bij. Grote uitdaging is natuurlijk 1 september, met de heropening der scholen. Inmiddels liet De Lijn medio juli al weten dat zij dagelijks zo'n 20.000 personen méér vervoert.

- Overzicht nieuwe / verbeterde lijnen

(zie ook hoofdstuk 'zuiden van Antwerpen en Rupel')

- Vanaf 14 juni 2004:
- bus 89: meer functionele ritten naar haven Linkeroever (Alle nog bestaande ritten vanuit het Waasland rijden maar tot Linkeroever)
- bus 767: NMBS Noorderdokken- Luit-hagen, spits alle 20'
- bus 768: NMBS Noorderdokken-Noorderlaan- Tijsmanstunnel- Scheldelaan- Wijnvliet- Scheldelaan- Noorderdokken, spits alle 20'
- bus 769: eveneens ringlijn zoals 768 maar in tegengestelde richting, alle 30'

• Vanaf 1 juli 2004:

- bus 1: verlengd tot Wilrijk UIA (zie ook bus 13)

- bus 13: ontdubbeld lijn 1 tot Hoboken en dan naar Polderstad
- bus 17: rijdt alle 10' i.p.v. 20'
- bus 21: rijdt nu alle dagen om de 20'
- bus 22: nieuw, rijdt tussen UZA en Groenplaats, alle dagen in 20' frequentie (vervangt deels 18 en 25)
- bus 25: reiswegwijziging en afwisselend met lijn 26
- lijn 26: tesamen met lijn 25 een 10' frequentie tussen Groenplaats en Wilrijk
- lijn 27: rijdt via Valaar (niet op zonen feestdag)
- bus 290/295: zie Zuiden van Antwerpen
- bus 298: vervangt 52A, enkel spits
- bus 500: zie Zuiden van Antwerpen
- bus 501: zie Zuiden van Antwerpen
- bus 502: zie Zuiden van Antwerpen

• Vanaf 23 augustus 2004:

- bus 33: gaat om de 10' rijden tijdens de week en 15' op zaterdag en zondag
- bus 60: te Schoten via de ringweg, in de spits om de 8' à 15'
- bus S60: via E19 en P+R's, in de spits om de 15', dal en zaterdag 30', zonen feestdag 60'
- bus 62: nieuw, vervangt lijn 60 in het centrum van Schoten; in de spits alle 10', dal 15'
- bus S64.1: via E19 en P+R's, in de spits alle 30' dal, zaterdag en zondag
- bus S77.1: spits alle 12', dal en zaterdag alle 30'
- bus S77.6: spits alle 10', dal alle 30'
- bus 123: nieuwe lijn tussen Merksem Keizershoek en Luchtbal, om de 15'
- bus 140: nieuwe tangente Wijnegem – Wommelgem – Borsbeek – Mortsel – Edegem - Wilrijk spits 30', anders 60'
- bus S194: bedient P+R Kontich, week en zaterdag om de 30'
- bus 196: verhoogde frequentie; spits om de 15', dal en zaterdag om de 30', zonen feestdag 60'
- bus 240: nieuwe tangente Borsbeek – Boechout – Hove - Edegem – Wilrijk – Aartselaar – Schelle – Hemiksem; spits 30', anders 60'
- bus 244: nieuwe lijn Wommelgem – Deurne-Zuid – Borgerhout – Roosevelt; spits 30', anders 60'
- bus S416: frequentieverhoging spits alle 15', dal en zaterdag 60'
- bus S417: frequentieverhoging spits alle 15', dal en zaterdag 60'
- bus S418: via E34 en P+R's spits 30', dal en zaterdag 60'
- bus S427: frequentieverhoging spits 20', dal en zaterdag 60'
- bus S506: via E19 en P+R Rumst, spits 15', dal 30' en zaterdag 60'

Er is/was ook nog sprake van stadslijnen 29 en 30. De lijn 29 zou rijden tussen Melkmarkt en Wim Saerensplein, lijn 30 vanaf de Rooseveltplaats naar Merksem. Deze lijnen moeten de tramlijn 3 en buslijn 28 versterken en deels ontdubbelen.

Zuiden van Antwerpen en Rupel

In de loop van de voorbije jaren berichten we U reeds meermaals over het busaanbod in het district (deelgemeente) Wilrijk en in het gebied tussen Schelde en Rupel. Telkens ging dit om verschillende projecten. Op die manier was er eigenlijk praktisch geen integratie van het stads- en streekvervoer. Nu, na meer dan een decennia De Lijn, is die integratie er eindelijk. Per 1 juli 2004 wordt het aanbod niet alleen op elkaar afgestemd, maar ook nog eens sterk uitgebreid.

Streeklijnen:

In deze regio zijn er twee belangrijke assen tussen Antwerpen en Boom.

De voornaamste is de lijn 500 met zijn varianten 501 en 502. Deze laatste twee gaan samen een derde as vormen. Waar de 500 de rechtstreekse verbinding is tussen Antwerpen Rooseveltplaats en Boom, Rumst en Mechelen, maken de 501 en 502 de verbinding tussen Antwerpen Rijnkaai via Rooseveltplaats, Berchem station, Middelheim ziekenhuis, Wilrijk centrum en verder zoals vanouds naar Rumst en Boom. In Wilrijk bestaat de mogelijkheid tot overstap tussen de verschillende lijnen. Lijn 500 gaat met een basisfrequentie van 15 minuten rijden. De 501 en 502 rijden met een basisfrequentie van telkens één uur. Tussen de Rijnkaai en Wilrijk Auditoriumlaan (IKEA / Atlas Copco) bekomt men een twintig minutenfrequentie met een toegevoegde 502. Deze toegevoegde diensten worden gereden door een pachter. Nieuweling op deze diensten is de firma Hendriks (contract 1013) vooral bekend voor het gehandicaptenvervoer en op andere plaatsen voor de exploitatie van belbusdiensten. Op deze manier krijgt heel die regio een bruikbare verbinding met het Berchemse station. Vanaf Wilrijk is er in combinatie met lijn 21 zelfs een tien minutendienst.

De tweede belangrijke as is de streeklijn 290 tussen Antwerpen Rooseveltplaats/Sint Jansvliet via Hemiksem en Schelle naar Boom. Deze lijn wordt opgesplitst in niet minder dan zes lijnnummers, van 290 tot 295. Basis vormen de 290 en 291 terwijl de 292 tot 295 een alternatieve reisweg volgen. Al deze lijnen rijden éénmaal per uur en geven in combinatie een tien minutendienst. De pare nummers rijden naar de Rooseveltplaats terwijl de onpare naar de Sint Jansvliet rijden. Buitenbeentje is de 298 naar Berchem station die in de spits de oude 52A vervangt. Het lijnnummer 297 bestaat ook, maar die rijdt richting Lier!

Stadslijnen:

'Exit lijn 18, lang leve lijnen 13 en 22!' Voor wat Wilrijk betreft, zowat het belangrijkste centrum van de regio, is



Een nieuwe bus Mercedes Conecto 101301, een nieuwe pachter op het nieuwe traject van lijn 502. Berchem Cogels-Osylei 6 juli 2004. foto: Luc Couscheir



De 3097 nadert het eindpunt Polderstad in Hoboken. 7 juli 2004. foto: Luc Couscheir

er heel wat veranderd. Naast de streeklijnen 500, 501 en 502 werden er heel wat stadslijnen gebundeld en versterkt.

lijnen 1 en 13: lijn 1 gaat voortaan vanaf Hoboken verder langs het Wilrijkse industriepark tot aan Wilrijk Universiteitsplein. De 13 splitst in Hoboken centrum af en gaat dan elke 20 minuten naar Polderstad. De 52A, nu 298, komt daar niet meer. Vanaf Rijnkaai tot het centrum van Hoboken geven lijnen 1 en 13 samen een 10 minutendienst.

lijn 17: rijdt voortaan via de Heistraat en zijn frequentie wordt verdubbeld tot een 10 minutendienst.

lijn 27: gaat vanaf de Jan De Voslei, via het Valaar en de Heistraat naar het Middelheim, maar rijdt niet op zondag.

lijnen 25 en 26: vanaf de Groenplaats

rijden 25 en 26 samen tot de Bist te Wilrijk. Vanaf daar vervolgen zij via hun vertrouwde reisweg, de 25 naar UZA en de 26 naar Aartselaar. Tot de Bist geeft de combinatie hier ook een 10 minutendienst.

lijn 21: is een combinatie van de oude 21 die vanaf Berchem station wordt verlengd via de oude lijn 18 tot CS. In Berchem is er een kleine reiswegaanpassing. Deze lijn rijdt nu ook 's avonds en op zaterdag en zondag.

lijn 22 (nieuw): vertrekt vanaf de Groenplaats via de oude reisweg van lijn 18 (Dikke Mee) en dan via de oude 25 langs het Valaar en de wijk Bloemenveld naar het UZA.

lijn 33: werd al in het voorjaar aangepast en bedient nu ook Middelheim.

lijn	week	avond	Zaterdag	Zondag
1	20'	25'	30'	30'
13	20'	25'	30'	30'
17	10'	20'	20'	15'
27	20'	---	20'	---
25	20'	---	30'	30'
26	20'	30'	30'	30'
21	20'	30'	20'	30'
22	20'	30'	20'	30'
33	20'	30'	30'	30'
290	60'	60'	60'	60'
291	60'	---	---	---
292	60'	---	60'	60'
293	60'	---	---	---
294	60'	---	60'	60'
295	60'	60'	60'	60'
298	SP	---	---	---
500	15'	45'	15'	30'
501	60'	60'	60'	60'
502	60'	60'	60'	60'
502/	60'	---	---	---

SP: is zowel spits als sporadisch



Nieuwe lijn 22 aan het vroegere eindpunt van buslijn 5 te Wilrijk - Dokter Donyplein.
7 juli 2004
foto: Luc Couscheir

Voor de lijn 17 en de combinaties 1/13, 25/26 bekomen we een basis 10 minuten frequentie wat aardig in de buurt komt van een tramfrequentie. Hetzelfde geldt voor 290/295 en met wat goede wil zelfs voor de combinatie 21/501/502 (Wilrijk-Berchem).

Wat de lijnen 17, 25/26 en 21/501/502 betreft komen we erg dicht bij het ABC-plan voor Wilrijk van zo'n tien jaar geleden. Deze keer is er in Antwerpen eindelijk ernstig werk gemaakt van integratie tussen MIVA en NMVB. Soms heeft een concept enige tijd nodig om te groeien.

L.C.

De Lijn Vlaams Brabant

Verbeterde busverbindingen in NW-Brabant

Onder het motto "onze nieuwe frequenties" werd op 9 juni 2004 te Londerzeel het vernieuwde aanbod van busverbindingen in het noordwesten van de provincie Vlaams Brabant voorgesteld. Gastheer was de Heer Jozef De Borger, burgemeester van Londerzeel. Het project werd ingeleid door de Heer Francy Peeters, directeur van De Lijn Vlaams-Brabant en werd toegelicht door de Heer Bart Verdeyen van de dienst exploitatie. Promotiecampagne en communicatie werden verder toegelicht door het afdelingshoofd marketing, de Heer Philippe Jacobs.

Startdatum: 1 juli 2004

Het betreft de hervorming van de buslijnen vertrekkende van uit Brussel Noord, in de NMVB tijd beter gekend als de lijnen van de sector Grimbergen. Alles gebeurt in het kader van het decreet "basismobiliteit", maar is tevens een belangrijke stap binnen de realisatie van het RegioNet Brabant-Brussel (Pegasusplan). Het project houdt ook rekening met de in opmaak zijnde of reeds gerealiseerde mobiliteitsplannen van de diverse gemeenten in de regio. Een gedeelte van het project (Klein-Brabant) kwam tot stand met de entiteit Antwerpen.

Situering

Met 4 miljoen reizigers per jaar op het lijnencomplex in de betrokken regio, heeft De Lijn binnen dit gebied een belangrijk aandeel in de verplaatsingsmarkt.

Sterke infrastructuurlijnen bepalen de mobiliteit in de regio; met name de A12 (Brussel - Boom - Antwerpen), N277 (Brussel - Londerzeel - Willebroek), N211 (Merchtem - Vilvoorde), N276 (Brussel - Potaarde - Meise), N47 (Dendermonde - Asse), N202 (Brussel - Grimbergen, de E19 en Ring RO, de A201 (luchthaven) en de spoorlijnen 53 (Gent - Dendermonde - Mechelen), 60 (Brussel - Asse - Dendermonde - Lokeren) en 52 (Puurs - Boom - Antwerpen).

Omdat het hier om een aaneengesloten gebied gaat, werd de mogelijkheid aangegrepen om structureel te werk te gaan, eerder dan enkel een lokaal gebrek aan openbaar vervoer te moeten opvullen. Voor het project werd dus grensoverschrijdend, zelfs gewestover-

schrijdend (Brussel) gewerkt. Alle lijnen werden in hun geheel beschouwd en gewijzigd/verbeterd volgens de principes van de basismobiliteit én deze van het RegioNet Brabant/Brussel. Het lijnencomplex 230, 231, 232 en 233 werd recent op 1 februari 2004 al aangepast, samen met de basismobiliteit Vilvoorde.

Doelstelling

De doelstelling die De Lijn Vlaams-Brabant voor zichzelf voorop stelt, beperkt zich niet louter tot het invullen van de normen binnen de basismobiliteit. Men wil immers ook effectief meer reizigers gaan vervoeren en dit door middel van een duidelijke, frequente openbaar vervoerstructuur in de regio. Een dergelijke strategie is bovendien aangewezen wanneer men weet dat dit gebied een essentieel onderdeel vormt van het RegioNet Brabant - Brussel. Boom, Willebroek, Londerzeel, Kapelle-op-den-Bos en Vilvoorde zijn belangrijke aantrekkingspolen in de regio, maar bovendien bestaat er vanuit NW-Brabant ook een historisch woon/werk en woon/school relatie met het Brusselse stadsgebied.

Afbakening

Buiten de steden en gemeenten in de regio zelf ontplooiën sommige lijnen zich tot steden als Boom, Mechelen en Dendermonde alsmede de diverse treinstations op de NMBS lijnen 52, 53 en 60.

Basisprincipes

Het succes van dit lijnencomplex geeft aan dat de hoofdkenmerken van het huidige netwerk een uitstekende basis vormen voor de verdere uitbouw er van. Deze basis is:

- het behoud van de hoofdassen Brussel - Meise - Londerzeel, Brussel - Wemmel - Dendermonde, Brussel - Londerzeel, Brussel - Boom, Brussel - Wemmel en uitbreidingen (varianten), Brussel - Strombeek - Het Voor, Merchtem - Grimbergen - Vilvoorde - Zaventem, AZ-VUB Jette, Strombeek, Vilvoorde, Zaventem en Mechelen - Londerzeel / Breendonk
- een goede busbediening van De Lijn aan de NMBS stations van Londerzeel, Dendermonde, Mechelen, Vilvoorde, Asse en Brussel Noord.
- een goede frequentie op de hoofdassen

Op dit ogenblik zijn de betrokken busdiensten, met betrekking tot een aantal aspecten evenwel voor verbetering vatbaar:

- niet voldoen aan de normen van basismobiliteit op enkele relaties, in het bijzonder de frequentie en de amplitude tijdens de dag, alsook voor de laatavond- en weekendbediening
- geen snelle relatie tussen Boom, Willebroek, Londerzeel en Brussel (er bestaat geen rechtstreekse spoorverbinding). n.v.d.r.: nochtans bestaat er een mogelijkheid via een ongebruikte, geëlektrificeerde boog om een lijn Boom - Willebroek - Mechelen - Hofstade - Vilvoorde - Brussel te maken! Men moet wel willen natuurlijk.
- geen rechtstreekse relatie vanuit Wemmel, Merchtem, Buggenhout en Baasrode met het AZ-VUB Jette
- zwakke bediening van Steenhuffel in relatie met Brussel en Londerzeel

De toegepaste basisprincipes in het nieuwe netwerk zijn:

- verhoging van de frequenties, ook tijdens de daluren en het weekend
- klokvastheid
- uitbreiding van de amplitude; vroegere en latere ritten

Lijnen

Nieuwe lijnnummers op alle lijnen met uitzondering van 53B en lijnencomplex 230, 231, 232 en 233.

De lijn L wordt vervangen door twee lijnen:

- 250 Brussel - Meise - Oppem - Wolvertem - Impde - Londerzeel - Breendonk - Liezele - Puurs
- 251 Brussel - Meise - Oppem - Wolvertem - Steenhuffel - Londerzeel - Malderen - Lippelo - Oppuurs - Puurs

Overstapmogelijkheden te Breendonk (53B) en Puurs station

Lijn 357 wordt afgeschaft.

De lijnen 360 (Brussel - Boom), BN (Brussel - Nieuwenrode en VW (Vilvoorde - Willebroek) worden opgevangen door de lijnen 260, 261 en de snelbus 460:

- 260 Brussel - Meise - Nieuwenrode -

- Kapelle op den Bos - Ramsdonk - Tisselt - Willebroek - Puurs is een combinatie van de vroegere BN en een stuk van de VW en wordt doorgetrokken tot Puurs.
- 261 Vilvoorde - Humbeek - Nieuwenrode - Westrode - Londerzeel is een nieuwe lijn, een combinatie van de oude 360 en een stuk VW.
- 460 Brussel - Londerzeel - Breendonk - Willebroek - Boom is de nieuwe snelbus via de A12 tussen Brussel en Londerzeel.
- 245 Brussel - Wemmel - Dendermonde, voorheen 356

Volgende lijnen krijgen een nieuwe nummering, maar de dienstregeling blijft ongewijzigd:

- 821 Merchtem - Grimbergen - Vilvoorde - Zaventem, voorheen 220
- 820 AZ-VUB Jette - Vilvoorde - Zaventem, voorheen 221
- 235 Brussel - Strombeek - Het Voor, voorheen BS
- 246 Brussel - Wemmel via HeizeI en Modelwijk, voorheen BW
- 240 Brussel - Wemmel, Robbrechts, voorheen WL
- 241 Brussel - Wemmel - Strombeek, Drijpikkel, voorheen WL
- 242 Brussel - Wemmel - Asse, voorheen WL
- 243 Brussel - Wemmel - Zellik, Drie Koningen, voorheen WL
- 650 Markdienst Steenhuffel - Londerzeel

Als afsluiter nog even het volgende: Na september 2004 blijven enkel nog BH, BK, BM en BZ (de lijnen van Haacht) over met hun letters. Vanaf september wordt de HL immers 170 en 171.

Belbus Merchtem / Opwijk - Wemmel:

Deze belbus biedt voortaan een reisalternatief aan de bewoners van de niet bediende woongebieden van deze gemeente voor hun verplaatsingen naar het centrum van Merchtem of Wemmel, of van daaruit verder met de vaste lijnen. De verplaatsingen vertrekkende van de haltes van de gemeenten Merchtem en Opwijk zullen gericht worden op Merchtem, Varkensmarkt of station. Voor de gemeente Wemmel zal de belbus zich richten op de halte Wemmel, Robbrechts. De belbus biedt de mogelijkheid om over te stappen op lijn 245 (AZ-VUB), 821 (Vilvoorde) en 41 (Aalst) alsmede de lijnen 240, 241, 242 en 243 (Brussel). De belbus rijdt tijdens de week en het weekend enkel na telefonische reservatie. Er worden twee lussen gereden:

- A Merchtem - Opwijk - Droeshout - Merchtem
- B Wemmel - Brussegem - Merchtem

Kostprijs, chauffeurs en autobussen:

De extra exploitatie door de invoering van het project bedraagt op jaarbasis 3.853.444 Euro. Er zijn 18 extra

autobussen (3 in regie en 15 bij de pachter) en 44 bijkomende chauffeurs (8 in regie en 36 bij de pachter) voor nodig. De pachter is de firma Cars Lux (groep De Decker - Van Riet).

Communicatie-campagne:

Het campagnebeeld is een radiotoestel dat op de afstemschaal de betrokken gemeenten afbeeldt tezamen met het infonummer. In juni is er naast de persconferentie nog een mailing voor de abonnees, huis aan huis bedeling van een promotiepakket, netplan en de nieuwe busboekjes. Ook de gemeenten zorgen voor de nodige info via de gemeentebladen. In juli komt er een nieuwe uitgave van het regioboek NW-Brabant. In september komt er een tweede golf van info via de pers. Voor januari 2005 komt er een nieuw netplan voor de hele regio Halle - Vilvoorde.

De Lijn Oost Vlaanderen

30 JAAR PCC in GENT

Meer dan dertig jaar geleden bestonden er ondanks het verbussen van verschillende lijnen ook plannen om toch het nog bestaande tramnet verder uit te bouwen. In het begin van 1974 telde Gent nog vijf tramlijnen. Het waren de lijnen 1- 2- 4- 10 en 20. Lijn 20 reed slechts tussen Gentbrugge-Arsenaal en Melle. Een vijftal ritten werden verlengd naar het Maria-Hendrikaplein (Sint Pietersstation). Sinds 4 december 1972 werd tramlijn 2 gesplitst in twee delen: tramlijn 21 en 22. Sinds die datum kwamen er ook de eerste PCC's in dienst op deze lijnen. In het voorjaar van 1973 zouden de trams om beurt lijn 21 of 22 aandoen. Lijn 22 takt af ter hoogte van de stelplaats om naar Gentbrugge-Dienstencentrum te rijden. Er zijn op dit traject nog twee haltes: het zwembad en de politiekazerne. Het eindpunt van lijn 22 zou een keerlus worden, maar door onenigheid met de landbouwer-eigenaar bleef het bij een stukje keerlus en een terugloopwissel. Op 31 december 1973 reed tramlijn 20 voor het laatst tussen Gentbrugge-Schooldreef en Melle-College. Motorwag 354 zou voor het laatst reizigers afzetten aan het eindpunt in Melle en nadien terugrijden naar de stelplaats. Deze motorwagen werd kort nadien aangekocht door de Heer Achille Rijckaert. Samen met motorwag 333 werd er nog een afscheidsrit gehouden op het Gentse tramnet op 30 maart 1974. Motorwag 354 staat momenteel opgeborgen in de tramloods van Knokke, achter de kustlijn wagens die aldaar een vernieuwde binneninrichting

krijgen. Hierna volgt een kort overzicht van de afgeschafte tramlijnen tussen 1962 en 1973.

Op 19 augustus 1962 begon de aftaking van het Gentse tramnet met het afschaffen van tramlijn 8. Motorwagen 328 verzorgde de laatste rit.

Juist voor het jaareinde, op 28 december 1962, reed motorwagen 378 als laatste tram op lijn 6 naar Meulestede. Meteen volgde er een personeelsconflict en toen de dienst hernam op 4 januari 1963, was lijn 6 een buslijn geworden. Tramlijn 9 werd afgeschafte op 26 oktober 1963 met motorwagen 331. Motorwagen 330 reed voor het laatst op tramlijn 7 op 31 mei 1964. Juist één jaar later, op 31 mei 1965, werd tramlijn 5 opgeheven. Motorwagen 366 mocht een laatste maal naar Zwijnaarde rijden. Ook tramlijn 3 bleef niet gespaard. op 30 november 1969 reed motorwagen 333, met de goede Sint aan boord, de laatste rit naar Mariakerke.

Na de afschaffing van deze tramlijn werden er geruchten verspreid dat deze tramlijn zou terugkeren met twee nieuwe bestemmingen. De lijnfilms van de PCC's waren uitgerust met twee nieuwe lijnnummers: 30 en 31. Maar een datum werd niet vooropgesteld. Uiteindelijk zou er geen tramlijn komen maar wel een trolleybuslijn in 1985. De trolleylijn kwam evenwel maar in exploitatie op 25 maart 1989. Dit is zomaar 20 jaar later.

Tezamen met die zoezegde tramlijnen 30 en 31 staken ook geruchten de kop op over de aanleg van een pre-metronet in de Gentse binnenstad. Doch deze indrukwekkende en kostelijke plannen zouden geen verwezenlijking krijgen en verdwenen (gelukkig) voorgoed in de onderste schuiven van de archieven van de toenmalige MIVG.

Lijst van de afgeleverde PCC tramrijtuigen voor de MIVG

De MIVG plaatste drie bestelorders bij tram- en treinconstructeur "Brugeoise & Nivelles" te Brugge. Een eerste bestelling van 30 stuks zou worden afgeleverd tussen maart 1971 en januari 1972. Het tweede lot van 16 trams werd geleverd tussen september 1972 en januari 1973 en tenslotte kwamen de laatste 8 tussen maart en juli 1974 aan in de stelplaats van Gentbrugge.

Wanneer men deze lijst overloopt, merkt men dat de laatste reeks -tussen maart en juli 2004- juist 30 jaar in Gent vertoeven. Zoals reeds vermeld worden deze trams niet meer gerenoveerd. Op dit ogenblik is PCC 52 nog de enige overblijver voorzien van de cremeblauwe livrei. PCC 54 heeft op 2 juli 2004 zijn dertigste verjaardag gevierd, als laatste geleverde tram voor de toenmalige MIVG.

Alain Janmart

Afleveringsdata :

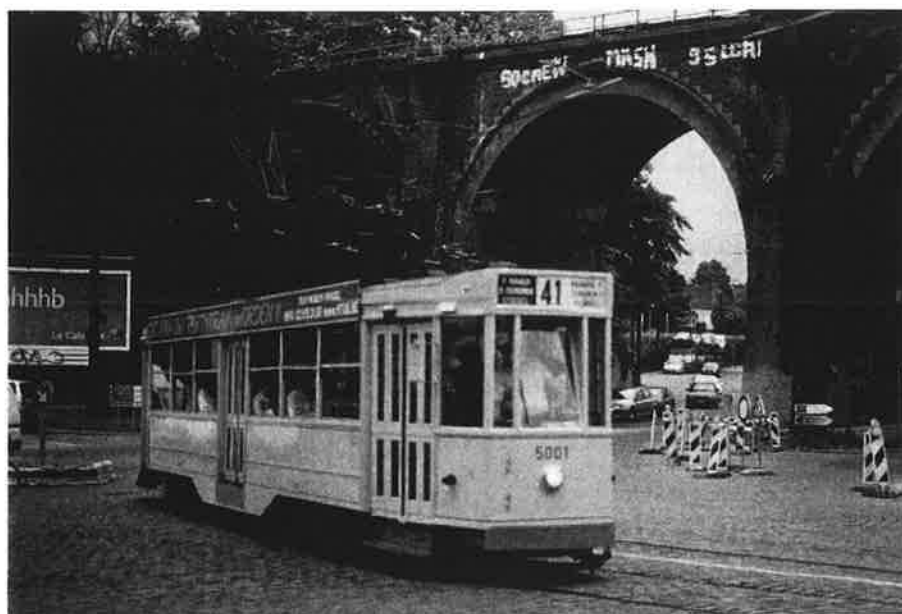
01	17-03-71	10	25-10-71	19	14-09-71	28	18-11-71	37	16-10-72	46	02-01-73
02	02-04-71	11	14-07-71	20	19-10-71	29	28-12-71	38	20-10-72	47	05-03-74
03	15-04-71	12	15-07-71	21	06-10-71	30	04-01-72	39	27-10-72	48	22-03-74
04	10-06-71	13	07-09-71	22	26-11-71	31	06-09-72	40	02-11-72	49	26-03-74
05	14-06-71	14	12-07-71	23	23-10-71	32	20-09-72	41	06-11-72	50	04-04-74
06	01-07-71	15	27-08-71	24	02-11-71	33	28-09-72	42	17-11-72	51	18-04-74
07	16-06-71	16	21-09-71	25	28-10-71	34	04-10-72	43	23-11-72	52	10-06-74
08	07-07-71	17	29-09-71	26	10-11-71	35	09-10-72	44	30-11-72	53	11-06-74
09	05-07-71	18	01-09-71	27	05-11-71	36	12-10-72	45	10-12-72	54	02-07-74

MSVB / MTUB

Tweede pinksterdag 31 mei was voor de mensen van Woluwe weer de gelegenheid om massaal met hun museumwagens door Brussel te rijden. Deze keer werd er gereden tussen de "Hoogte 100" en "Stilte".

Deze terminus van lijn 55 zal (kortelings) verdwijnen en verplaatst worden tot aan het station aan de ringspoorlijn 26. Er werd naast de lijn 55 ook nog gereden met de nummers 7 en 9. Diverse trams reden intensief tussen de normale dienst zodat het op dit traject behoorlijk druk werd. Naast de standards, waarvan sommige met bijwagens, namen ook nog de 4032, de 5001 en PCC-wagens deel aan deze speciale ritten. Verder waren er ook enkele oude autobussen present voor de lijnen 38 en 43.

Luc Couscheir



De 5001 met film 41 (maar die reed daar nooit) komt vanonder het spoorwegviaduct van de NMBS lijn naar Charleroi. Engelandstraat, 31 mei 2004
foto: Luc Couscheir

Foto boven:
 Standaardkonvooi 1064 + 102 rijdt
 richting Ukkel. Engelandstraat, 31
 mei 2004 foto: Luc Couscheir

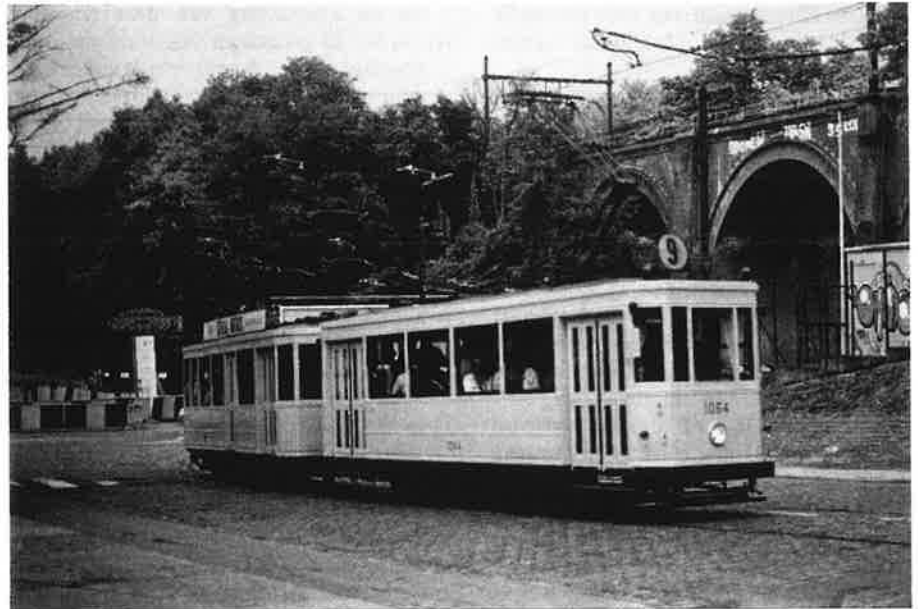


Foto midden:
 Zo moet het er enkele decennia geleden
 dagelijks aan toe gegaan zijn. Denk wel
 even de moderne auto's weg. Op lijn 7
 zien we de motorwagen 59 terwijl de
 1376 en 2004 richting Stille rijdt.
 Engelandstraat, 31 mei 2004,
 foto: Luc Couscheir.



Afscheid en uitstap A120

Zoals aangekondigd in ons vorig nummer nam de "Dieselclub", VeBOV en andere belangstellenden afscheid van de autobussen A120. Dit type autobus werd voor het eerst gepresenteerd tijdens het Bus & Car salon 1977 te Kortrijk. Belangrijkste nieuwigheid was toen reeds een lagere vloer dan zijn voorgangers. Vanaf zijn lancering werd de inbouw van diverse merken motoren mogelijk. Ook het gebruik van verschillende overbrengingen, zowel manueel als automatisch is mogelijk. Alhoewel het concept van de bus eigenlijk nog van de NMVB afkomstig was, werd deze bus bij zowat alle stadsbedrijven gebruikt. Het was destijds de bedoeling dat de NMVB een soort standaardbus ging inzetten, zijzelf stelde het lastenboek op en de verschillende constructeurs konden aan de slag. De tegenhanger van die

jaren waren dan ook de Volvo-Jonckheere bussen die in grote getale in gebruik waren bij de NMVB in Wallonië en bij de STIL te Liège. Uitzonderingen wat de A120 betreft zijn deze van de MIVB met een afwijkende kop en de Antwerpse MIVA die nooit de A120 gebruikten.

Vanaf 1980 verscheen dezelfde bus in de pachter uitvoering met de ronde kop. Ook werd de A120 afgeleverd zowel in binnen- als in het buitenland op een chassis van andere leveranciers. De laatste A120's werden geleverd einde 1991, de laatste A120P in 1993. Ondertussen werd er een gelede versie geproduceerd, de AG280.

In de periode 1977-1993 of 16 jaar werden meer dan 2500 exemplaren gemaakt bij Van Hool waarvan 1090 voor de NMVB.

Nu rijden er nog dagelijks autobussen door onze straten, maar hun aantal neemt snel af. Tenslotte is een bus van

De verschillende reeksen A120 volgens bouwjaar :

nummers	bouwj.	inzet	motor
5090-5355	1977/78	NMVB	DAF
141 - 150	1978	STIC	MAN
151 - 235	1978	STIL	MAN
5356-5545	1978/79	NMVB	DAF
8191-8269	1979	MIVB	MAN
77 - 115	1979/80	MIVG	FIAT
01 - 30	1980/81	STIV	MAN
5546-5555	1981	NMVB	DAF
5562-5688	1980/81	NMVB	DAF
5689-5714	1981	NMVB	MAN
5796-5944	1981/82	NMVB	DAF
236 - 345	1982/83	STIL	MAN
5945-5970	1983	NMVB	MAN
151 - 174	1983/84	STIC	MAN
2000-2099	1982/83	NMVB	DAF
175 - 199	1987/88	STIC	MAN
2255-2294	1989	NMVB	DAF
31 - 40	1989/90	STIC	MAN
80 - 89	1989/90	STIV	MAN

1993 nu meer dan 20 jaar op de baan. Uitzondering vormen de nakomertjes die met een "nieuwe" kop nog rijden bij De Lijn in West Vlaanderen en bij de TEC Charleroi.

Luc Couscheir



Foto rechtsboven:
Met A120 - 5939 werd er op 26 juni
2004 een afscheidsrit gehouden.
Amerikalei

foto: Luc Couscheir

De vliegende reporters

- Vanaf maandag 28 juni begon op het stadsnet van Antwerpen de vacantiendienstregeling, met de hele dag door trams om de 10 minuten. De Lijn was echter zo attent, om zo veel mogelijk gekoppelde PCC's de baan (moet eigenlijk sporen zijn) op te sturen. Maar ..., de verbazing was groot toen op lijn 11 drie Hermelijnen en op lijn 8 nog eens twee exemplaren verschenen. Het gevolg was zowel vreugde als verdriet; Vreugde bij de reizigers, en verdriet bij sommige chauffeurs, die dergelijke dingen meer dan 4 jaar geleden even hadden mogen besturen tijdens de opleiding, zodat ze er de eerste dagen nog niet zo veel van brouwden.

- Ook op lijn 2 verschenen terug maximum zes Hermelijnen. Enkel de wassporen in de loods Hoboken blijken geschikt te zijn om Hermelijnen te laten passeren. Ook hier de eerste dagen flink wat vertraging, niettegenstaande de chauffeurs wel hun best deden om de gaten dicht te rijden!

- Maar De Lijn heeft ook nieuwe bussen voor enkele al even nieuwe buslijnen. Zo verscheen op de nagelnieuwe lijn 501 al gelede bussen, die door al die nieuwigheid nog maar slechts een enkeling kon bekoren.

- In de Gentse tramtunnel blijft het kommer en kwel. Nu lijn 40 'verbannen' is naar de lus voor het Sint Pietersstation, willen de Hermelijn-trams van lijnen 1 en 10 er nog steeds niet beter doorstromen. Wat lastig dat je eerst 10 minuten rust mag nemen op de kopsporen zonder zorgen, om direct daarna in de tunnel terug in de realiteit

(lees mensenmassa) terecht te komen. Aan de ticketautomaat in de tunnel tovert sporadisch een 'klant' zijn tramkaart te voorschijn, dit onder het toezicht van een lange rij wachtenden aan de eerste toegangsdeur bij de trambestuurder.

- Ook bij onze NMBS zijn er positieve nieuwigheden: langere treinen, piekuurtreinen tot Noorderdokken en de Haven, maar vooral 5000 nieuwe reizigers richting Scheldestad!

- Op maandag 5 juli deed Hermelijn 7215 dienst op lijn 11. Diezelfde dag kreeg 7064 op lijn 8 's namiddags panne aan de voorste bogie, en geraakte nog tot op de Groenplaats, waarna de depannage-unimog, samen met een speciaal lorrietje, de spelbreker wegtakelde.

- Het aanbod op vele lijnen met gekoppelde PCC's is een goeie zaak, maar de enkele wagens ertussen geraken snel overvol en lopen dan vertragingen op. Een vliegende reporter kon dat meermaals op lijn 12 en lijn 7 vaststellen. Omgedraaid komt dat blijkbaar minder voor.

- Nog voor het officiële vuurwerk op de Schelde van start ging, kon een tramchauffeur op lijn 11 ons al een voorproefje geven van wat er zoal te zien kan zijn. Met de acceleratiehandel van de Hermelijn plat naar voor gedrukt en dit onder de noodbrug van de Singel doorrijdend, geeft dit inderdaad een licht- en klankspel dat enkele meters lang aanhoudt. Het tegelijk door elkaar schudden en

schokken hoorde ook bij de gegeven demonstratie, waarbij tegelijk de karbonkels als lichtkogels naast de tram vielen. Eerlijk gezegd dacht onze vliegende reporter ter plaatse heel even, dat de verplaatsing richting Eksterlaar wel te voet verder moest. Daarmee blijkt bewezen dat de stroomafnemers van de Hermelijntrams ook grondig getest worden op stevigheid en vasthoudendheid.

- Om het epos van de Hermelijnen in schoonheid te eindigen nog dit: Op 30 juli reden wel 6 van de 7 diensten van lijn 11 met Hermelijnen. Enkel PCC 7004 kwam die dag de pret wat bederven. Dit werd prompt goedgegemaakt door nogmaals een stukgetrokken bovenleiding en stroomafnemer van PCC 7087 op lijn 8, waardoor ook heel even de (schaarse) Hermelijnen van die lijn 8 via de Rooseveltplaats en de Provinciestraat naar het eindpunt Eksterlaar terugkeerden.

Bob & Erik

Nota van de redactie:

Het bovenstaande artikel is voor Railrevue nieuw in zijn soort en geeft enkele persoonlijke vaststellingen weer met een schuine kwinkslag. Het redactieteam wacht lezersreactie's af of dit soort artikels al of niet gesmaakt wordt en mag herhaald worden.

Een Belg in Baskenland

Algemeen geweten is dat in de jaren zestig en zeventig enkele Belgische NMVB-trams naar Spanje vertrokken, meer bepaald naar Gijón en Valencia. Minder bekend is dat een van deze trams vandaag de dag terug te vinden is in een Spaans trammuseum. Het betreft de type S 9742, die op 22 december 1971 vanuit de Antwerpse haven naar Valencia vertrok om er te rijden op het net van de FGV. Hij kwam daar in dienst begin 1972 onder het nummer 3410 en maakte deel uit van het tramstel 3409-6405-3410. In 1985-1986 ondergingen alle wagens een grondige modernisatie.

Het Museo Vasco del Ferrocarril is gelegen in Azpeitia, in Spaans Baskenland. Ongeveer halweg tussen Bilbao en San Sebastian is het museum en de metersporige museumlijn prachtig gelegen in de Pyreneeën.

Het museum werd in 1992 geopend in een voormalige treinloods aan het station van Azpeitia en herbergt een collectie van drie trams, een autobus en meerdere stoom-, elektrische en dieseltreinstellen. Ook de maquette voor de nieuwe trams van Pihao wordt hier tentoongesteld.

Ten behoeve van de trams werd de kleinste loods met twee sporen voorbehouden. Tevens werd een elektrische bovenleiding voorzien, met een spanning van ongeveer 500 V.

De « Fabiola », zoals onze Belgische 9742 in het museum wordt genoemd, is dus nog steeds rijvaardig en rijdt over een honderdtal meter spoor tussen de loods en een heuse draaischijf.

Zowel het uiterlijk als het interieur van de tram werden in Valencia destijds sterk verbasterd. Vooreerst werd onze 9742 een enkelrichtingswagen en werd dus één stuurpost weggenomen. Ook de filmkast verdween en de koplampen werden gewijzigd. Bij de modernisatie van 1985 werd het interieur en de stuurpost gemoderniseerd, met een hoofdtoon van rood. De zitjes met hun metalen bollen als handgreep zijn wel nog aanwezig, weliswaar in het rood. Ook op technisch vlak werd de tram in Valencia grondig gerenoveerd, doch dit kon niet beletten dat het typische geluid van de compressor nog steeds te horen is!

De tram werd overgekocht van een privépersoon die na het buitendienst stellen van de ex-NMVB trams in Valencia (begin 1990) enkele exemplaren opkocht, zonder duidelijke bedoeling. De andere bewaarde NMVB-trams bevinden zich nog steeds in open lucht in Alcazar de San Juan, ten zuiden van Madrid: S 9650 (FGV 3402), S 9991 (FGV 3401) en bijwagen S 19589 (FGV 6401). In het museum werd de tram uiterlijk zoveel mogelijk

terug in zijn Belgische toestand gebracht, doch het resultaat is eigenlijk een 'valenciatram' met crèmekleur en NMVB-emblemen. De tram wordt door het museum wel gekoesterd, de ontvangst is zeer hartelijk en de bezoek-

kers krijgen regelmatig een miniritje aangeboden met de type S!

Als je ooit in de buurt vertoeft: een bezoek waard!

Stefan Justens



Foto boven:

S 9742 is nog steeds rijvaardig, de compressor maakt het typische NMVB-geluid, maar de restauratie geeft een kruising die ergens ligt tussen de NMVB-versie en die uit Valencia. Het rijtuig komt hier uit de tramloods buiten gereden op 22 april 2001.

foto: Stefan Justens



Foto onder:

In het museum van Azpeitia kan onze S-wagen over een tweehonderdtal meters rijden. Het spoor stopt op een viersporige draaischijf voor locomotieven. Rechts op de foto de treinloods van het museum. Azpeitia, 22 april 2001.

foto: Stefan Justens

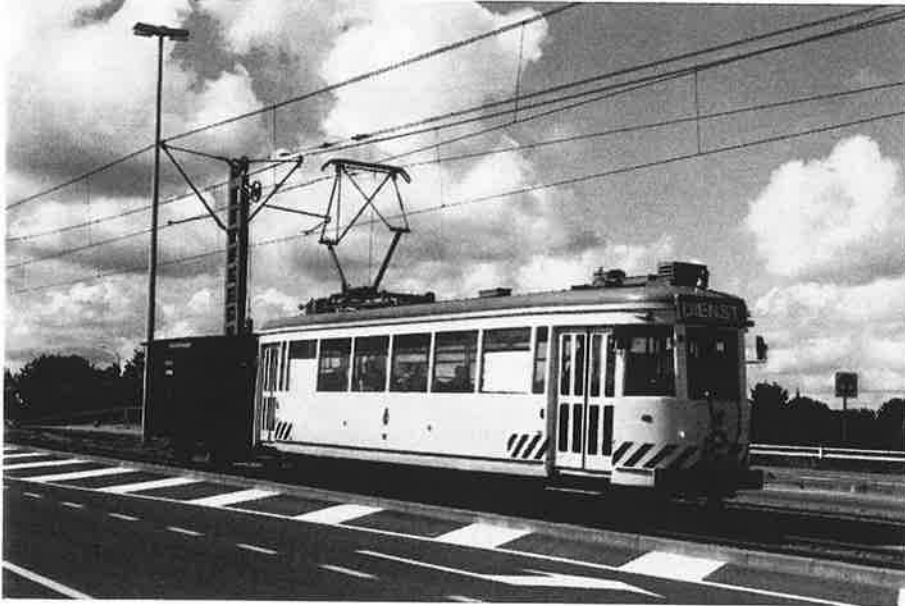


Foto voorpagina: Op werkdagen is er een uitwisseling van trams. Op 19 juli 2004 vertrok de 7035 omstreeks 16u00 aan PAL en passeert hier de Zwaantjes. Een kwartier later zal een andere tram de terugrit maken. Deze trams zijn toegankelijk voor 'gewone' reizigers, maar je moet het dan wel weten!

Foto achterpagina boven: ES 502 en 504 herstellen de bovenleiding te Hoboken Polder op 5 juli 2004.

Foto achterpagina onder: Met A120 5939 werd er op 26 juni 2004 een afscheidsrit gehouden. Stelplaats Rumst

Foto links: De 9123 vermomd als 9113 te Nieuwpoort, tijdens een rit aan de kust op 19 juni 2004.

Alle foto's: Luc Couscheir

VERENIGINGSNIEUWS

MAANDELIJKE PROJECTIEAVONDEN

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

24 september 2004: Twee videofilms (Fernand Vanhoey). 1) **Volldampf in China:** 50 minuten imposante beelden, niet op toeristische plaatsen, maar in het dagelijks goederenverkeer, tot -30 °C waar ander materieel het laat afweten; de bouwreeksen SY, YJ, JS en PI; staalfabrieken, hoofd-en nevenlijnen, stelplaatsbezoek. 2) **Die Berliner Straßenbahn, einst und jetzt:** in 60 minuten een overzicht van 130 jaar tramgeschiedenis in Berlijn, van paardentram tot lagevloertram; beelden van rond de vorige eeuwwisseling, de tijd tot 1945 en de ontwikkelingen na de oorlog in Oost en West.

22 oktober 2004: **Het poldertramproject** (Stefan Justens). Voorstelling van het restauratieproject; hoe pak je een restauratie aan, waarmee moet je rekening hou-

den? Het onderwerp wordt ook dieper opengetrokken naar het museumbeleid toe: hoe staat het bij ons, hoe pakken onze noorderburen het aan? Het publiek mag vragen stellen over het project en het beleid.

24 november 2004: **Jaarlijkse diaverkoop** met als spelregels:

- * slechts leden van VeBOV worden als verkoper toegelaten;
- * er worden maximum 200 dia's aanvaard;
- * elke verkoper kan hoogstens 20 dia's te koop aanbieden, tenzij het maximum van 200 niet bereikt wordt, dan aanvaardt de veilingmeester bijkomende dia's in volgorde van aanbieding;
- * de te koop gestelde dia's worden vanaf 19.30 uur, tot uiterlijk 19.45 uur, ingeraamd bij de veilingmeester aangeboden; de verkoop begint om 20.00 uur; de dia's worden per reeks van 50 eerst vertoond, daarna geveild;
- * het minimumbod per dia is 0,20 euro (tenzij de verkoper vooraf een hogere prijs stelt); opbieden met 0,10 euro of veelvoud hiervan;

* afrekening voor kopers en verkopers gebeurt onmiddellijk na de veiling. Minimum 10 % van het verkoopbedrag wordt afgestaan aan de verenigingskas voor huur van de zaal.

17 december 2004 : **Diverse beelden van trein en tram** (Herman Suys).

Brussel (20.00 uur, vergaderzaal Anneessens, ingang Fontainasplein)

10 september 2004 : **Autobussen in de provincie Namen de laatste 20 jaar** (Luc De Coster).

8 oktober 2004: **Tramlijn 103 en later 56** (Luc De Coster), meer bepaald op het vorig jaar verdwenen vak naar het Erasmusziekenhuis.

12 november 2004 : geen vergadering

10 december 2004 : **20 jaar geleden trad het IC/IR-plan in werking** (Luc De Coster). We bekijken de verdwenen lijnen in Wallonië.



VeBOV en Rail-Revue verliezen medewerker

Met grote droefheid melden wij het overlijden van **MARK DE SCHUTTER**, op 30 juli 2004, slechts 44 jaar, na een langdurige ziekte die hij zeer moedig gedragen heeft.

Mark was redactiemedewerker van Rail-Revue sinds het prille begin in 1985, samensteller van het blad sinds 1995 en VeBOV-bestuurslid sinds 2000.

Vele uren heeft hij besteed aan het realiseren van uw tijdschrift en daar zijn we hem zeer dankbaar voor.

Wij bieden zijn echtgenote en kinderen ons oprecht medeleven aan en wensen hen alle sterkte toe.

Het VeBOV-bestuur

