

RAIL-REVUE

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



Negentiende jaar - Nr. 4

Okt. – Nov. – Dec. 2004

ISSN 0773-0713

Afgiftekantoor : 2610 Wilrijk 1

P208887

EDITORIAAL

Beste lezers, We zijn weeral bij het laatste nummer van 2004 aanbeland en zo wil het de traditie dat we U de beste wensen overmaken voor het volgende jaar. Traditioneel is ook de oproep om Uw lidgeld voor volgend jaar te voldaan. We behouden nog steeds hetzelfde lidgeld als de vorige jaren. Al de nodige info hierover vindt U bij het verenigingsnieuws. Mogen wij echter een dringende maar simpele oproep tot U allen richten? Vermeld steeds Uw lidnummer, U vindt dit niet alleen op Uw lidkaart, maar het wordt ook steeds hernomen op de enveloppe waarin Rail Revue wordt verzonden. Indien U het bijgesloten stortingsformulier niet kan of wenst te gebruiken, tracht dan toch ons Uw lidnummer mee te delen of Uw volledige identiteit te vermelden. Deze kleine inspanning die we U vragen bespaart ons heel veel opzoekingswerk en discussie. In 2004 waren er zowat 15% verkeerdelijk ingevulde betalingen. Mogen wij ook reeds een dringende oproep doen om in 2005 ons bestuurs- en redactieteam te vervoegen.

Het bestuur

Werkwagens van toen

deel XXXIX (vervolg van Rail-Revue 2003-1)

DE RECLAMETRAMS VAN DE MIVA



**Wil je eens genieten van een speciale rondrit? Hou 19 december vrij!
Afspraak wachtpoor Astridplein 14u00. Lees meer op bladzijde 19**

INHOUD VAN DIT NUMMER

Werkwagens van toen (39) – De reclamewagens van MIVA	2
NMBS	6
De Lijn – Algemeen	8
De Lijn – Antwerpen	9
De Lijn - Oost Vlaanderen	12
Het viaduct van Moresnet	16
De vliegende reporters	17
Verenigingsnieuws	19

Werkten mee aan dit nummer:

Eddy Cassiers, Luc Couscheir, Raf De Landsheer, Erik Heylen, Alain Janmart, Stefan Justens, Bob Morren, 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.

Tekst en foto's: Jacques Cohn

In de laatste twee delen van deze rubriek hebben wij de werkwagens uit de naoorlogse jaren bij de MIVA bekeken.

Laat ons nu even onze herinneringen aan de reclamewagens oprispen, rijtuigen die men in de tweede helft van de jaren '60 tot begin van de jaren '70 op de voornaamste trajecten van het Antwerpse tramnet kon ontmoeten. Het gaat hier niet om de soms met totaalreclame getooiden wagens in de normale dienst - zoals het nu nog gebruikelijk is - maar wel om oude, bij de lijndiensten uitgerangeerde twe-assers. Deze hadden een houten beplating rondom hun wagenbak gekregen, die volledig met publiciteit was bekleefd of beschilderd. Op deze wijze wist men nog enkele franken met die senioren te verdienen, alvorens ze naar een sloperij af te voeren.

Vanaf ca. 1965 werden voor deze taak de "stalen koppen" 4528 en 4538 gebruikt. Ze hielden het dapper uit tot rond 1970, waarna ze door de 4436 en 4442 werden vervangen, wagens die zelfs nog van de speciale nummers 9902 en 9901 (in die volgorde) werden voorzien. Mettertijd kwam men blijkbaar toch tot het besluit, dat het loon van de trambestuurders, het stroomverbruik en het onderhoud van de wagens de magere publiciteitsinkomsten niet konden rechtvaardigen.



Foto's 1 en 2: Hoe "het" werkte is hier duidelijk te zien: de houten totaalbeplating was aan de linkerzijde en alleen aan de voorkant van een bijna onzichtbaar deurtje voorzien, dat de bestuurder toeliet aan boord te klimmen. Lus Silsburg, juli 1966.

Foto 3: Een chocoladetram (op lijn zero?) rijdt langs de Meir in november 1965, gevolgd door een andere "stalen kop" op lijn 2, die op zijn beurt een lijn 2-PCC in de tegengestelde richting kruist.

Foto 4: Eveneens op de Meir, ditmaal in de richting Meirbrug, mocht "Zemir" nog om voorrang voor zijn filter-sigaretten verzoeken. Mei 1966.

Foto 5: Opnieuw chocolade, ditmaal in de Kerkstraat richting Carnotstraat, in juli 1966. De wagen heeft een pantograaf gekregen, maar aan het ontbreken van zijramen op het achterbalkon is duidelijk te zien dat we met een éénrichtingswagen te doen hebben.



Foto 6: "Jeroom en Benzamien" op de Belgiëlei, even vóór de spoorbrug, waar de trams in mei 1967 nog rustig op de middenberm mochten rijden. Aan de halte zien wij "stalen kop" 4540 op lijn 2, met een houten kopbord (groen). Ook deze motorwagen heeft op het einde van zijn loopbaan nog een panto gekregen.



Foto 7: Opnieuw de "filters" van Zemir, nu aan het kruispunt van de De Keyserlei met de Leien (zie linksonder de verbindingsboog richting Rooseveltplein). Juni 1968.



Nog een woordje voor de liefhebbers van wagnummers en lijnindelingen. De 4528 en 4538, die hierboven zijn vermeld, zijn afkomstig van de reeks 522-551, dertig stoere en zware tweeassers, die in 1929-30 aan de TA werden geleverd met het oog op de versterkte diensten naar de tentoonstelling van 1930. Zij werden toen op lijn 3 ingezet, telkens met een bijwagen van de reeks 632-661, evenals op de speciale lijn 30 (Merksem - Middenstatie - Tentoonstelling), koersbord wit/wit met rode tekst en nummer. Na de tentoonstelling reden ze op de lijnen 3 en 23, nog steeds met de bijwagens 632-661. Vreemd genoeg was motorwagen 277, de enige van zijn reeks die remslangen had gekregen, aan de diensten van de 522'ers toegevoegd. Soms reed er eentje uit die reeks vanuit stelplaats Merksem op een doorstreepte 3, soms ook op een 21. Na het verdwijnen van de eerste lijn 23 (Lackbors - Suikerrui), einde 1936, werd hun inzet beperkt tot lijn 3, en een enkele maal waren ze ook op voetbaldiensten of andere extra's te zien.



Na de Duitse bezetting in mei 1940 en door de vernieling van de brug over het Albertkanaal bleven de 522'en in de stelplaats Merksem tot einde juli geblokkeerd. Lijn 3 werd, op het toen ingekorte traject Sportpaleis - Zuidstation, gereden met de verbouwde ex-bissels met plooi-deuren 473-521 van lijn 2, voorzien van een papieren lijnaanduiding (zwart op wit) in de filmkast, vermits de films enkel de lijnen 1, 2 en 8 vermeldden. Lijn 2 moest op haar beurt van deze éénrichtingswagens afzien, omdat zij (wegens voorlopige afschaffing van lijn 24) naar het Schoonselhof was omgeleid, toen een "spits" eindpunt, in tegenstelling tot de indlus in Hoboken centrum. Lijn 2 moest dus tijdelijk met tweerichtings-motorwagens die door andere lijnen waren afgestaan genoeg nemen.

In 1947, toen ik na een afwezigheid van zes jaar weer naar Antwerpen kwam, reden de 522'en vooral op lijn 7. Vanaf 1956 werden zij tot "stalen koppen" verbouwd en kwamen op de lijnen 10 en 24 terecht, om in de jaren '60, met een cijfer "4" vóór hun nummer, ook nog op lijnen 1, 2 en 16 en tenslotte weer terug op lijn 3 dienst te doen. Tegen het einde van de jaren '60 verdwenen ze uit de dienst.



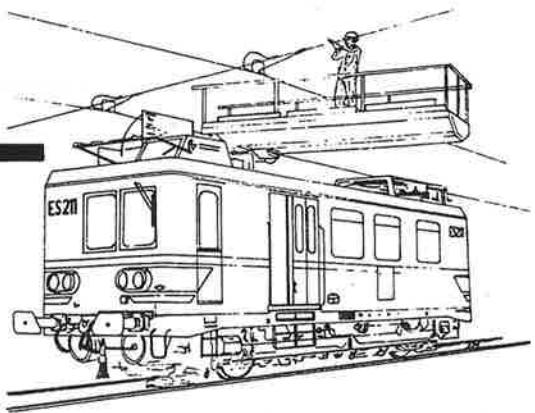
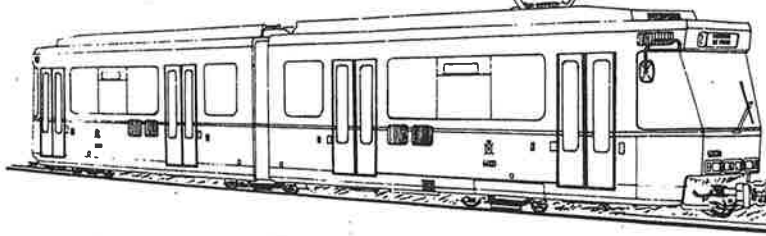
Foto 8: In oktober 1968 werft deze tram op het Astridplein voor een "do it yourself"-zaak. Links vóór de reclamewagen zien wij een bus van het type 500 op lijn 19.



Foto 9: "Mon Chéri" kon in januari 1969 nog de Middenstatie bereiken zonder ónder de Pelikaanstraat te moeten duiken.

Foto 10: "Tapijten Willems" beloven op de De Keyserlei een super-vlugge levering in januari 1971. Toen bestond nog het sympathieke dubbelspoor in het midden van de straat.

RAIL-AKTUEEL



NMBS

Elektrische lokomotieven.

- Reeks 12 (1201 - 1212):

Er bestaat de mogelijkheid om terug reizigerstreinen te laten verzekeren met de lokomotieven van de reeks 12 tussen Antwerpen-Centraal en Lille-Flandres. De treinen zouden soms tot 10 M4-rijtuigen lang zijn met een stuurrijtuig aan de ene zijde en een lokomotief reeks 12. Dit bericht moet wel eventjes met de nodige voorzorgsmaatregelen rekening houden, indien de huidige DMT-stellen (MS 441 tot 490) zouden worden ingezet op de verbinding met de Nationale Luchthaven. Voor het slepen van internationale goederentreinen van en naar Lille, zouden andere sterkere en meervoudige lokomotieven worden gebouwd.

- Reeks 13 (1301 - 1360)

Op de IC-verbinding tussen Antwerpen en Oostende worden nu reeds de helft van de treinen met motorstellen reeks 400 en 500 verzekerd. Steeds meer lokomotieven dienen te worden benut voor het slepen van zware goederentreinen voor de Athus-Meuselijne en voor de verbinding met Thionville, Mulhouse en Saint-Louis (bij Basel). Voor de treinen tussen Oostende, Brussel, Liège en Welkenraedt/Eupen wordt er niets aan het treinenaanbod gewijzigd. Voor sommige goederentreinen komen de Luxemburgse reeks 30 meer en meer samen met een machine van de reeks 13.

- Reeks 15

Van deze reeks lokomotieven is momenteel heel weinig nieuws te melden. Meestal zijn ze nog in actie te zien op de lijn naar Gouvy.

- Reeks 16

Enkele maanden geleden werd er een nieuwe nachttrein naar Moskou in dienst genomen onder de naam "Jan Kiepura". Meestal wordt er een lokomotief reeks 16 gebruikt voor het slepen tot in Aachen. Verder worden er nog twee lokomotieven gebruikt voor de P-treinen naar Oostende en Welkenraedt. Voorlopig is hun toekomst verzekerd.

- Reeks 20

Ook voor deze reeks werden verschillende reizigerstreinen aangeduid. De lokomotieven slepen soms tot tien M6-rijtuigen op de drukke lijn naar Namur, Libramont en Arlon of Luxembourg. Verder zijn er de internationale treinen naar Strasbourg en Basel, alsook goederentreinen vanuit Antwerpen-Noord naar Montzen.

- Reeksen 22 en 25

In totaal zijn er nog een kleine 20 lokomotieven in dienst, meestal voor het slepen van piekurtreinen. Soms worden deze lokomotieven als 'invaller' gebruikt voor het slepen van lichtere goederentreinen.



Foto links:

Deze foto toont de HLE 2221 met K 4 rijtuigen voor een trein met bestemming De Panne. Ook de lok wordt niet van graffiti gespaard!

Foto: Alain Janmart

- Reeks 23

Ondanks de aanzienlijke schade, opgelopen na een aanrijding in het station van Lier op 3 juni 2004, zal HLE 2305 toch worden hersteld. De beide buffers werden volledig in het koetswerk gedrukt, onder de vloer van de bestuurderscabine. (nvdr: Het herstel van de 2305 toont aan dat deze veteranen nog steeds een onmisbare plaats in het NMBS-spoorweglandschap innemen. Ook de hoge bedrijfszekerheid van deze oudjes speelt zeker mee in deze beslissing.)



- Reeks 25.5 (2551-2558)

Op donderdag 30 september 2004 negeerde een Nederlandse treinbestuurder met zijn reizigerstrein een rood grondsein en reed in op de losrijdende NMBS-lok 2554, net voor de belangrijke overweg bij het buitenrijden van Roosendaal. HLE 2554 had even daarvoor een geel sein ontvangen om naar de bundel te rijden. Door de hevige klap ontspoorde het treinstel en waren er een veertigtal gewonden, waaronder ook de Belgische treinbestuurder. Ook hier zal de lokomotief hersteld worden, omdat deze broodnodig zijn voor de talrijke treinen naar Rotterdam-Kijfhoek en Sittard.



Foto rechtsboven:

Hier een goed beeld van de uitgestrektheid van de 'TUC-werkbasis HSL 4, gelegen ten noorden van de rangeerbundels te Antwerpen-Noord. 6/9/2004

Foto rechts midden:

Op 6 september stond HLR 7392 te blinken naast de 7388 voor de poorten van de werkplaats in Antwerpen-Noord.



Foto rechtsonder:

Deze foto, genomen op 6 september toont de pas geleverde diesellokomotieven 7844, 7845 en 7846 op het dienstspoor dat ter beschikking staat van Siemens-Vossloh uit Duitsland. Op dat spoor worden de nieuwe lokomotieven verder afgewerkt om volledig volgens NMBS-normen te kunnen rijden op het net. Ook worden er eventueel toestellen voor het Nederlandse of Duitse net aan toegevoegd.

Diesellokomotieven

- Reeksen 52-53-54

Al deze resterende lokomotieven werden overgedragen aan TUC-rail. Ze worden nog steeds onderhouden te Schaarbeek en te Stockem (Arlon). Hierdoor gebeurt het steeds vaker dat men een samenvoeging van verscheidene lokomotieven op foto kan vastleggen. De treinbestuurders van TUC-rail, die gerekruteerd en opgeleid werden bij de NMBS, gaan soms hun lokomotieven terughalen na een grote onderhoudsbeurt in Schaarbeek of Stockem (Arlon). Op 23 augustus kwam een trein van liefst vijf machines van Stockem naar Antwerpen-Noord, samengesteld uit de 5313-5308-5201-5301-5303 en treinbestuurder Roger

Stouthuyzen. Tijdens een persoonlijk bezoek aan de TUC-rail-Basis waren er niet minder dan 8 aanwezig.

- Reeks 55

Deze zesassers worden nog sporadisch ingezet tussen Antwerpen-Noord en Montzen. Meestal zijn dit 'ijzeren Rijnloks' die naar het noorden doorrijden. Hun normale inzetgebied blijft eerder beperkt rondom Luik.

- Reeks 62/63

Ook hier verhuisden de meeste rijvaardige lokomotieven naar Dienst Infra, zeker na de aflevering van alle 96 dieseltreinstellen reeks 41. De overige lokomotieven worden nog regelmatig ingezet vanuit de rangeerstations van Gent-Zeehaven. Gewoonlijk worden er

twee loks 62/63 in treinschakeling benut voor het slepen van zware treinen tussen Sidmar en de rangeerbundel van Gent-Zeehaven.

- Reeks 73

Soms krijgen rangeerloks reeks 73 nog een groot onderhoud in de werkplaatsen te Salzinnes.

- Reeks 77/78 (7701 – 7870)

Antwerpen Noord zal nog 24 lokomotieven (7847 tot 7870) ontvangen en die verder uitbouwen voor verschillende doeleinden. Alle dieselloks reeks 77/78 beginnen hier hun loopbaan, waarna ze worden doorgestuurd naar andere stelplaatsen na hun inrijperiode.

Alain Janmart

De Lijn Algemeen

Nieuwe bovenleidingwagens:

In Antwerpen, Gent en Oostende werden de afgelopen maanden vier nieuwe bovenleidingwagens in gebruik genomen. In tegenstelling tot voorheen gebruikelijk kregen deze wagens geen opbouw van de bekende Duitse fabrikant Schorling. Onderstel en motor waren van Mercedes of Volvo (Gent). Nu werd er gekozen voor een opbouw van het Nederlandse Hilton. De Gentse en Oostendse wagens kregen een onderstel en motor van Mercedes terwijl de twee Antwerpse wagens uitgerust werden met onderstel en motor van MAN. Overigens zijn er daarnaast ook nog enkele kleine verschillen in de afwerking van de diverse wagens. Zo is de onderzijde van de Gentse wagen voorzien van beplating, de andere kregen enkel een stoothekken. Het grote verschil met de voorgangers bestaat er in dat er tot grote afstand zijdelings kan gewerkt worden. Voorheen kon men vanaf het gedraaide platform amper tot op het naastliggende spoor werken. Dit platform rust nu op een uitschuifbare en 360° draaibare arm die tevens toelaat om tot op een grotere hoogte dan voorheen te kunnen werken. Deze bovenleidingwagens kunnen ook rijden op tramrails mits het uitschuiven van de tramwielen.

	Nr.	Plaatnr.	Merk
Antwerpen	7958	1583 P	MAN
Antwerpen	7959	ALP843	MAN
Gent		PQB756	Mercedes
Oostende	7961	PQB755	Mercedes

De oude bovenleidingwagen 8067 (nog met MIVA nummering) zou opgenomen worden in de museumverzameling. Deze wagen was nieuw bij de ingebruikname van het eerste premetrovlak te Antwerpen en kan dus best



In Gent stond op 12 september 2004 de nieuwe depannagewagen Scania 7932 opgesteld ter hoogte van het Gravensteen. foto: Luc Couscheir



De Oostendse Mercedes 7961 als spoorvoertuig op de helling aan het kaaistation op 3 november 2004. foto: Luc Couscheir

als oldtimer beschouwd worden. Overigens werd er in Gent ook nog een nieuwe depannagewagen in gebruik genomen. Deze kreeg het nummer 7932 met nummerplaat 0503 P en een hef-richting van Effer geleverd door de Firma Luyckx en werd gemonteerd op een Scania-onderstel.

Foto rechts boven:

De Antwerpse MAN 7959 toont op de Jan Van Rijswijcklaan zijn kunnen bij het herstellen van de bovenleiding. Die was ter hoogte van de minder hinderbrug aan de Singel gesneuveld op 6 september 2004.

Foto: Luc Couscheir



De Lijn Antwerpen

Reclamatrams:

7005 Frisk, ex Orangina tot 10/2004
7006 Telenet, ex China Now tot 09/2004
7042 Donna, 3e versie vanaf 11/2004
7047 Kalorik, Dralion tot 10/2004
7053 Telenet, ex l'Oréal tot 09/2004
7060 Crossover, ex Red&Blue tot 10/2004

Nieuwe trams:

Begin november was de 7250 reeds afgeleverd te Antwerpen. Ongeveer alle twee weken komt er een nieuw exemplaar de tramvloot vervoegen. Half maart 2005 zou de 7260 als laatste moeten geleverd worden. Daarna is het de beurt aan de dubbelrichtingwagens 6315-6331 voor Gent. Zo komen die daar net op tijd voor de verlenging naar Flanders Expo. Na aflevering van de 17 dubbelrichtingstrams komen er nog 10 stuks in de loop van 2006 naar Antwerpen. Tegen die tijd moet dan ook de nieuwe tramloods in Deurne (grens Wijnegem) beschikbaar zijn. Ondertussen gaat ook de revisie van de kleine PCC's met mondjesmaat verder. Nog zes trams moeten een beperkte revisie krijgen. De 7009, 7015, 7024, 7027 reden nog tot omstreeks half 2004, de 7014 en 7016 zijn al buiten strijd sinds 2001.

Foto rechtsonder:

In de Sint Bernardsesteenweg lagen tijdelijk vier sporen. De 7035 rijdt richting Hoboken op het hulpspoor. Daarnaast het oude spoor richting Hoboken (nu tijdelijk naar Antwerpen) en vervolgens het oude en het nieuwe spoor naar Antwerpen. 13 oktober 2004

Foto: Luc Couscheir

Tramlijnverlengingen:

Tezamen met de ingebruikname van de nieuwe loods Deurne zou tram 10 moeten doorrijden tot aan de grens bebouwing Wijnegem en bovendien wordt lijn 12 verlengd over de Rugeveldlaan tot aan de ijspiste. Op het kruispunt Turnhoutsebaan en Rugeveldlaan is er voorzien in een "Grand Union" (kruising en wisselen van en naar alle richtingen).

Spoorwerken:

Er zijn momenteel nog drie belangrijke (spoor)werven te Antwerpen. Aan de Sint Bernardsesteenweg was de aannemer van de wegenis reeds gevorderd tot aan het Schoonselhof, het huidige eindpunt van lijn 12. De aannemer van de sporen volgde gestaag en rond diezelfde periode werden de nieuwe sporen in beide richtingen geplaatst tussen de Zwaantjes en het Schoonselhof. Meer naar Antwerpen centrum toe ligt enkel het spoor richting

stad tussen de De Bosschaertstraat en de Voetbalstraat. Na het plaatsen van een hulpspoor kon er eveneens begonnen worden met de richting Hoboken. Het hulpspoor kwam in dienst op 7 oktober terwijl een dag later de trams richting stad over het oude spoor richting Hoboken zijn gaan rijden en het andere spoor werd uitgebrouwen. Heel even lagen daar dus vier sporen. Ook in Mortsel schiet het werk nu flink op. Alle twee weken werden tijdens de weekends enkele tientallen meter nieuw spoor geplaatst. Enkele keren liep het flink mis. De gravers hadden in het werkweekend van 4 en 5 september, na het raken van een hoofdwaterleiding de Antwerpse straat omgevormd tot een flink uit de kluiten gewassen kanaal, met tot gevolg dat er maar vanaf donderdag 9 september opnieuw tramverkeer mogelijk was. Ook aan de terminus te Mortsel ging het behoorlijk fout toen de aannemer het nodig vond een bocht te maken met rechte stukjes spoor. Wat



met speelgoedtreintjes kan, is helaas niet mogelijk in de werkelijkheid. In november was men gevorderd tot aan de grens Mortsel/Berchem waarmee de eerste fase praktisch voltooid is. Fase twee is voor volgend jaar met als eerste werk de verlenging richting Boechout, later de andere tak richting Kontich. De derde werf betreft natuurlijk de Leien. Half november was reeds een groot gedeelte van de nieuwe sporen ter hoogte van de Nationale Bank geplaatst. De oude lus Leopoldplaats is in het weekend van 27 en 28 oktober tijdelijk aangepast, en aangesloten op een nieuw stuk spoor achter de Nationale Bank door. Alzo kunnen de lijnen 12 en 24 komende van de Rooseveltplaats, via de lus en de halte van lijnen 7 en 8, terug de leien bereiken. Later moet de lus toelaten om alle lijnen (7, 8, 12 en 24) te laten terugkeren. In de Bourlastraat en de Leopoldplaats zijn ook de nieuwe bovenleidingsmasten geplaatst. Bij ingebruikname van het nieuwe complex moeten er niet minder dan 12 spoor-aansluitingen gebeuren. Dit zijn er twee voor de lijnen 12 en 24 kant noord en kant zuid. Voor de lijnen 7 en 8 zijn het deze richting Lange Leemstraat, Mechelsesteenweg en de beide zijden van de Bourlastraat en dit alles natuurlijk telkens in de twee rijrichtingen. De twee tijdelijke spoorbogen op de Britselei / Frankrijkplei verdwijnen.

Stadsbuslijnen te Lier

De Lijn gaat nog steeds verder met het verhogen van de basismobiliteit. In dit kader wordt naast het opwaarderen van stads- en streekvervoer ook geheel nieuw stadsvervoer ingericht. Na Diest in Vlaams Brabant, waar de dienst gereden wordt met minibusjes, is in de Provincie Antwerpen nu Lier aan de beurt.

'Veel plezier met onze nieuwe busverbindingen'. Met deze slogan promoot het stadsbestuur van Lier het nieuwe busaanbod in Lier en omgeving. Er komen twee nieuwe stadslijnen voor Lier. Lijn 1 rijdt tussen het Lisp en het station van Kessel, lijn 2 rijdt tussen Herderin Zevenbergen. De helft van de ritten van lijn 2 rijdt verder naar Duffel en Waarloos. Daarnaast breidt het aanbod van lijn 56 uit en rijdt vanaf 1 september op zondag ook elk uur. Tijdens het weekend komen er op deze lijn bovendien late ritten bij. Voor de inwoners van Lier en Koningshooikt betaald het stadsbestuur het vervoer binnen de stad. Het stadsbestuur wil hiermee de leefbaarheid in Lier verbeteren. Ook Duffel heeft een soortgelijke regeling.

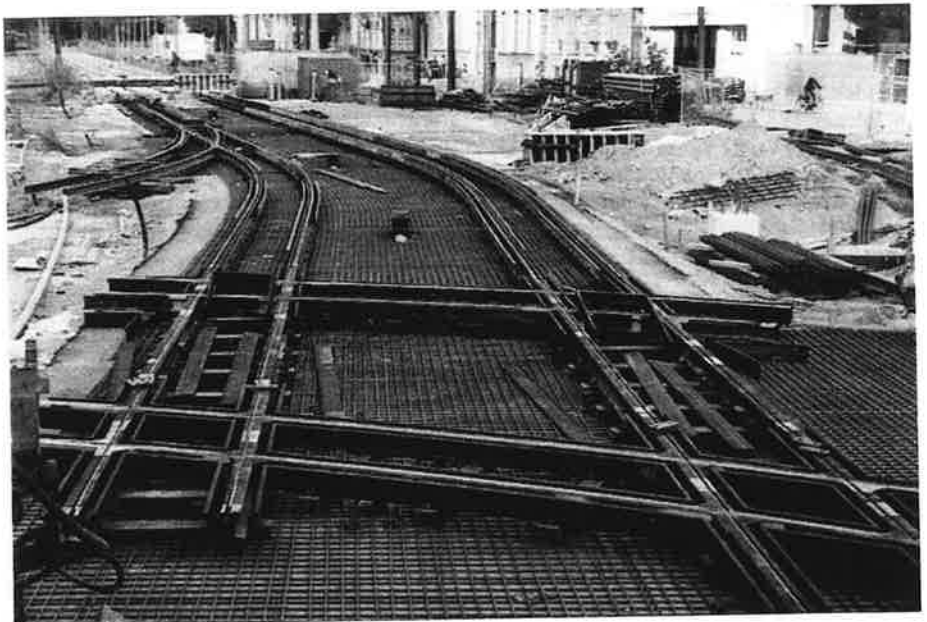
Concreet, nieuwe lijnen en verbindingen:

Stadslijn 1: Lisp - Markt – Kloosterheide - Kessel station

Stadslijn 2: Zevenbergen – Markt



Op 7 september 2004 is men druk doende met het plaatsen van de prefab sporelementen in de Antwerpsestraat te Mortsel.
Foto: Luc Couscheir



Nadat de rioleringswerken voltooid waren en de tunnels met zand opgevuld, werd er een asfaltaag gegoten als fundering voor het aanleggen van de tramsporen voor de toekomstige tram- en bushalte vóór de Nationale Bank. Op dinsdag 14 september werd er een eerste wissel geplaatst om in de Bourlastraat af te buigen. Op dinsdagmorgen 21 september werden er twee kruisingen aangebracht die later tramlijnen 7 en 8 zullen laten afbuigen van de Britselei naar de Bourlastraat. 21-9-2004 Foto: Alain Janmart

Herderin/Duffel - Waarloos

De helft van de ritten van lijn 2 rijdt na Herderin verder door tot Duffel en Waarloos. Zo krijgen de inwoners van Vosberg(Rumst) en Waarloos een vaste verbinding naar Lier.

frequenties stadslijnen:

- op weekdays en zaterdagmiddag om het half uur
- tijdens de spits om de twintig minuten
- op zaterdagochtend/-avond en zondag om het uur

Op het gezamenlijk traject tussen De Mol en het Lierse station verdubbelen deze frequenties. De bussen komen niet

vlak voor het NMBS station maar wel aan de Antwerpsestraat

Reisweg stadslijn 1: Lier - Kessel: Hagenbroeksesteenweg, Pannenhuisstraat, Guldensporenlaan, Eeuwfeestlaan, Antwerpsesteenweg, Antwerpsestraat, Kolveniersvest, F. Van Couwenbergstraat, Grote Markt, Rechtstraat, Werf, Netelaan, Aarschotsesteenweg, Hoogveldweg, P. Krugerstraat, Vee-markt, Berlaarsesteenweg, Kesselsesteenweg, Marnixdreef, Bist en in Kessel Torenvenstraat, Emblemsesteenweg, Stationssteenweg en Ringstraat. Er is ook een bediening industrie Hage-

broek Lier industriestraat Paaistraat en Hagenbroeksesteenweg.

Reisweg stadslijn 2: Lier - Waarloos
J.F. Willemslaan, Zevenbergen, P. Benoitlaan, S. Streuvelslaan, Smedenstraat Z. Australenlaan verder via lijn 1 tot Hoogveldweg Waversesteenweg, (terminus stadslijn, één op twee bussen rijdt vervolgens verder) in Duffel Oude Liersebaan, Mijlstraat, Hoogstraat, Provinciestraat, O.L. Vrouwlaan, Hondiuslaan, Muggenberg, Kerkstraat Rooienberg, Spoorweglaan, Stationslaan, Hermansstraat, A. Stocletlaan, Kruislaan, in Rumst Lange Vosbergstraat, Antwerpsesteenweg, en in Waarloos Grote Steenweg, Kerkelei en F. Maesstraat.

Wijzigingen op de bestaande lijnen:

Lijn **56** (Lier - Koningshooikt - Sint Katelijne Waver - Mechelen) rijdt vanaf 1 september ook op zondag om het uur. Tijdens het weekend zijn er bijkomende late ritten.

Lijn **297** (Antwerpen Mortsel - Lier - Berlaar - Itegem - Heist op den Berg) rijdt op weekdays vaker tijdens de ochtendspits.

De vroegere lijn **55** wordt opgesplitst in **550** (Lier - Duffel - Mechelen) en **558** (Mechelen - Waver Scholen). Lijn 558 rijdt dezelfde schoolritten als voorheen. Lijn 550 krijgt in het weekend een uitgebreider aanbod: ze rijdt 's avonds langer en op zondag rijdt ze voortaan om het uur. De dienstregeling tijdens de week verandert niet.

School- en woonwerkverbindingen (sporadische bediening):

558 Mechelen - Sint Katelijne Waver (schoolritten)

131 Lier - Kontich - Wilrijk (schoolritten)

132 Lier - Boom (schoolritten)

422 Lier - Antwerpen (schoolritten)

425 Lier - Oelegem (schoolritten)

426 Lier - Oelegem (woon-werkritten)

428 Lier - Vorselaar (schoolritten)

Volgende buslijnen blijven ongewijzigd:

15a Lier - Kessel - Nijlen - Herentals /Herenthout

57 Lier - Koningshooikt - Berlaar - Putte - Koningshooikt - Lier

130 Lier - Lint - Kontich - Edegem -

Wilrijk

196 Antwerpen - Mortsel - Hove - Lint - Duffel

423 Antwerpen - Wommelgem - Ranst - Broechem - Emblem - Lier

De lijnen 15a, 130, 196 en 423 rijden elk uur en zeven dagen op zeven. Lijn 57 blijft beperkt tot enkele spitsritten tijdens de week.

Nieuwe autobussen:

Het is exploitant Kruger die de twee nieuwe stadslijnen rijdt. Kruger behoort reeds enkele jaren tot de groep Waaslandia. Voor de stadslijnen zijn er acht nieuwe New A308 midibussen in dienst genomen onder het contract 1017 met de nummers 92 tot 99. Deze busjes kregen in de bestemmingsdisplay leds in plaats van de gele "plaatjes" of "dots". Hierdoor werd de leesbaarheid erg verbeterd.

De reclamecampagne voorzag naast de infobus tijdens de voorgaande weken ook in een infolder en een probeerpas voor de reizigers.

L.C.

Minderhinderbussen

We berichtten u reeds over de indienststelling van 130 gelede autobussen in de regio Antwerpen. Daarbij kwamen een groot aantal standaardbussen vrij die werden doorverhuurd aan diverse pachters. Deze autobussen worden dan ook gebruikt op de nieuwe lijnen die in dienst kwamen. Ze behielden hun nummerplaat en nummer van De Lijn, maar kregen daarnaast een eigen contractnummer. Naast deze bussen hebben de pachters nog hun eigen (oudste) voertuigen langer in dienst gehouden of zelfs reeds terzijde staande exemplaren terug in dienst genomen.

Een overzicht van de autobussen:

bus	contract nr	groep	lijn
2388	+++++		
2389	1019 01	Mattheesen	62
2390	1019 02		
2391	1019 03		
2392	1019 04		
2393	1019 05		
2394	1019 06		
2395	1019 07		
2396	1023 11	Mattheesen	776
2397	1023 12		
2398	1023 13		
2399	1023 14		
2400	1023 15		
2401	1023 16		
2402	1027 21		
2403	1027 22		

bus	contract nr	groep	lijn
2573	rijschool		
2574	1027 23	Mattheesen	78
2575	1027 24		
2576	1027 25		
2577	rijschool		
2578	1027 26	Mattheesen	78
2579	1021 09	Oostmalle Cars	60S
2580	1021 10		
2581	1021 11		
2582	1021 12		
2583	1025 19	Liernal	427
2584	1025 20		
2585	rijschool		
2586	rijschool		
2587	rijschool		
2588	rijschool		
2589	1025 21	Liernal	427
2590	1025 22		
2591	1024 01	Van Rompaye	194
2592	1024 02		
2593	1024 03		
2594	1029 80	De Schelde	196
2595	1029 81		
2596	1029 82		
2597	1029 83		
2598	1029 84		
2599	1029 85		
2819	1029 86		
2820	1034 34	De Polder	767 768 769
2821	1034 35		
2822	1034 36		
2823	1034 37		
2824	1034 38		

bus	contract nr	groep	lijn
2825	1020 90	De Schelde	240
2826	1020 91		
2827	1020 92		
2828	1020 93		
2829	1020 94		
2830	1020 95		
2831	De Lijn		
2832	De Lijn		
2833	De Lijn		
2834	De Lijn		
2835	De Lijn		
2836	De Lijn		
2837	De Lijn		
2838	De Lijn		
2839	De Lijn		
3187	De Lijn		
3188	De Lijn		
3189	De Lijn		
3190	1033 41	Mattheesen	244
3191	1033 42		
3192	1033 43		
3193	1033 44		
3194	1031 39	De Polder	720
3195	1031 40		
3196	1031 41		
3197	1031 42		
3198	1031 43		
3199	1031 44		
3200	1031 45		
3236	1031 46		
3237	1031 47		

Nr.	contract	lijn
1019	Mattheesen	62
1020	De Schelde	240
1021	Oostmalle Cars	60S
1022	KAV	418
1023	Mattheesen	776
1024	Van Rompaye	194
1025	Liernal	427
1026	De Reys	33
1027	Mattheesen	78
1028	De Reys	140
1029	De Schelde	196
1030	Kruger	297
1031	De Polder	720
1032	De Polder	123
1033	Mattheesen	144
1034	De Polder	767
		768
		769

KAV (1022) gebruikt meestal recente autobussen met zijn "normaal" contractnummer.

De bussen voor lijn 244 staan in de garage van Kruger (groep Mattheesen / Waaslandia).

De "Havenlijnen" 767, 768 en 769 reden als eerste vanuit het station Noorderdokken sinds 14 juni 2004. De andere lijnen kwamen slechts in dienst vanaf 23 augustus. Dit was rijkelijk laat omdat de ringwerken al gestart waren eind mei. Het meeste succes hebben snelbuslijnen die gebruik maken van de vrije busbanen op sommige autosnelwegen en die dan ook het meeste tijdswinst opbrengen.

Ook de "stadslijn" 62 naar Schoten boekt succes met bovendien een positieve invloed op de bestaande lijn 60 richting Hoogstraten die zich niet meer door het centrum van Schoten hoeft te wringen. Jammer genoeg zijn een aantal P+R's vrij laat in dienst gekomen.

Ook het specifieke dienstregelingenboekje was niet alleen (te) laat maar bovendien vrijwel onvindbaar. In dat bewuste boekje is er wel sprake van de lijnen 29 (Deurne – Schijnpoort – Melkmarkt) en 30 (Merksem - Rooseveltplaats). Er werd hiervoor evenwel geen exploitant gevonden. Alle lijnen blijven alvast in dienst tot na de tweede fase van de ringwerken (najaar 2005).

L.C.



Foto links:

Oost Vlaming 2336 rijdt nu als 103145 De Polder op lijn 1231 Antwerpen Luchtbal. 23/08/2004

Foto: Luc Couscheir

Foto linksonder:

PCC 01 is teruggebracht in de oude MIVG-schildering en rijdt hier onder de normale dienstregeling op lijn 4 (ex-lijn 40)

Foto: Raf De Landtsheer



De Lijn Oost Vlaanderen

Hernummering tramlijnen

Per 1 september 2004 is de lijnverlenging tussen het Sint Pietersstation en Maalte voor lijn 1 een feit. Tegelijk zijn de (tram)lijnummers 10 (Wondelgem), 11 (Van Beverenplein), 12 (Korenmarkt), 13 (Rabot), 41 (Ledebergplein), 42 (Moscou – Muidebrug) afgeschaft en allen teruggevoerd naar hun basislijnummer. De vroegere lijnen 10, 11, 12 en 13 rijden nu allemaal onder het lijncijfer '1', mogelijk aangevuld met één van de tusseneindpunten. Goed lezen is dus de boodschap. Zo ook is het tramlijncijfer '40' – een versmelting van de vroegere lijnen 4 en 10 – vervangen door lijn '4', waarbij op de bestaande rolfilms de '0' van de oude 40 is weggeschilderd op de niet

gerenoveerde PCC's 01 en 24 tot 54. Ook hier rijden de eventuele verkorte tussendiensten van ex-lijnen 41 (Ledebergplein) en 42 (Moscou - Muidebrug) onder het lijncijfer '4'. Voor de tramlijnen 21 en 22 kon men echter niet terugvallen op het oude lijncijfer '2', omdat nabij de tramloids in Ledeberg, de twee lijnen effectief splitsen en het hier dus eigenlijk over twee aparte tramlijnen gaat, weliswaar met een lange gemeenschappelijke tak door het stadscentrum. Bij de gerenoveerde PCC's 6202 tot 6223 werden tevens terug de oorspronkelijke lijnkleuren toegepast: lijn 1 rode film met witte tekst, lijn 4 groene film met witte tekst en de lijnen 21/22 gele film met zwarte tekst. Er treed nu (tijdelijk?) verwarring op met de gele, niet aangepaste lijnfilms van de niet-gerenoveerde PCC's en lijnen 21/22, welke de gele lijnkleur hebben teruggekregen.

Aanpassingen voor nieuwe Hermelijnen

Om de volgende levering van nieuwe Hermelijns trams te kunnen stallen is er beslist om, voor de Gentse stadsbussen, een nieuwe 'slaapplaats' onder het viaduct van de E 17-snelweg te bouwen. Alzo kan het nieuwe trammaterieel, mits leggen van bijkomende sporen, gestald worden op de vroegere busstelpplaats. Een nieuwe en bijkomende tramloids, die voorzien was aantakkend op lijn 1 te Wondelgem, is nu definitief van de baan. De 6315, die als eerste Hermelijn van de tweede generatie moet geleverd worden begin april 2005, kan tegen dan op opstelruimte rekenen. Begin februari 2006 moet met de 6331 deze levering voleindigd worden.

Op de bestemmingsfilms van de Hermelijnen kwam zowel voor lijn 21 als 22 de bestemming "ZWIJNAARDE" bij achter hun respectievelijk lijnnummer 21. De 6313, die in Wondelgem was betrokken bij de zwaar ongeval, is na herstel teruggekeerd vanuit Duitsland en terug in dienst gesteld.

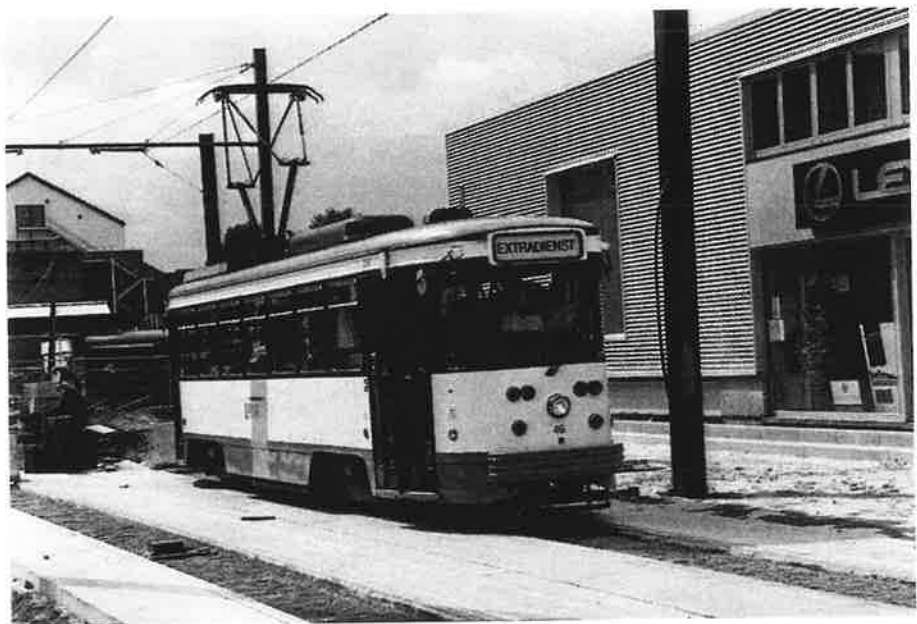
Tenslotte bezit Hermelijn 6302 nu een nieuwe (aangepaste?) en zwaardere stroomafnemer op proef. Men wil duidelijk herhaling voorkomen van een eerder voorval, waarbij een pantograaf zijdelings op een auto terecht kwam.

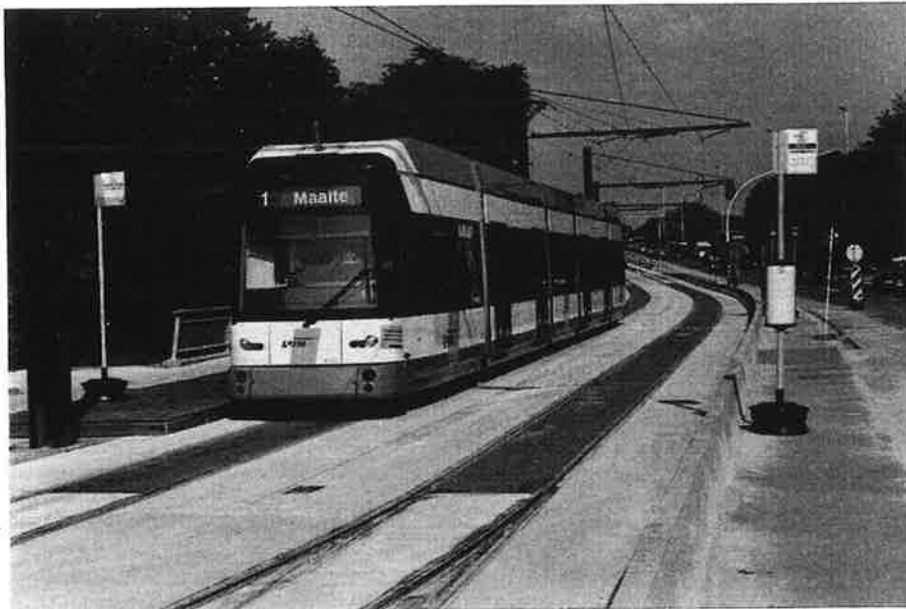
Foto rechts boven: Met de bovenleidingswagen voorop, komt het eerste konvooi toe aan het eindpunt Maalte.

Foto rechts midden: Achter de tram wordt een onderdoorgang aangelegd voor fietsers en voetgangers. Pas als die voltooid is, kunnen de tramsporen naar Flanders Expo worden aangelegd, rechts afbuigend in de straat.

Foto rechts onder: Lagevloertram 6304 aan het nieuwe eindpunt Maalte.

Alle foto's: Alain Janmart





Trolleybuslijn 3 terug in gebruik?

De trolleybuslijn 3, die momenteel wegens wegwerkzaamheden in de Dam-poortstraat met gelede dieselbussen wordt bereiden, wordt mogelijk sneller dan verwacht terug omgezet naar trolleybedrijf. De reden voor de snelle terugkeer van de trolleybus is het uitstellen van de wegeniswerken op de Dendermondse Steenweg te Sint Amandsberg.

A.J. en E.H.

Tramlijn 1 verlengd tot Maalte

In het lange weekend van 16 tot 18 augustus 2004, werden de voorbereidingen getroffen om het nieuwe traject tussen de Sint-Denijslaan en de nieuwe, voorlopige terminus aan Maalte in gebruik te nemen. Op donderdag 19 augustus 2004 mocht PCC 46 als eerste tram dit nieuwe tramtraject inrijden. De Duitse bovenleidingswagen reed voorop, gevolgd door de PCC 46. Aan het begin van de Voskenslaan bleven de verkeerslichten nog steeds het oranje knipperlicht tonen, omdat de elektronische sturing het liet afweten. Trams en bussen zouden elk hun toelating aanvragen om het gevaarlijke kruispunt te kunnen overschrijden, zodanig dat het autoverkeer op dat moment geen door-gang heeft. De verschillende wissels worden ook door die elektronica bediend en in de juiste rijrichting geplaatst. Omstreeks 14.45 uur begon PCC 46 aan de heenrit naar Maalte, ter hoogte van het Maria-Middelares Ziekenhuis. Daar werd een overloop-wissel geplaatst als voorlopig eindpunt, in afwachting van de afwerking naar de keerlus voor de gebouwen van Flanders Expo. Vermits Gent de Floraliën organiseert in het eerste deel van 2005, zal de tramlijn 1 moeten voltooid zijn om die feestelijkheden in te huldigen. Ondertussen werd er een akkoord bereikt met De Lijn, om de uiteindelijke verlenging naar Flanders Expo in te huldigen met een oud tramstel, bestaande uit motor-wagen 328 en bijwagens 55 en 70. Ook wordt er gehoopt dat motorwagen 339 zal mogen deelnemen aan het inrijden

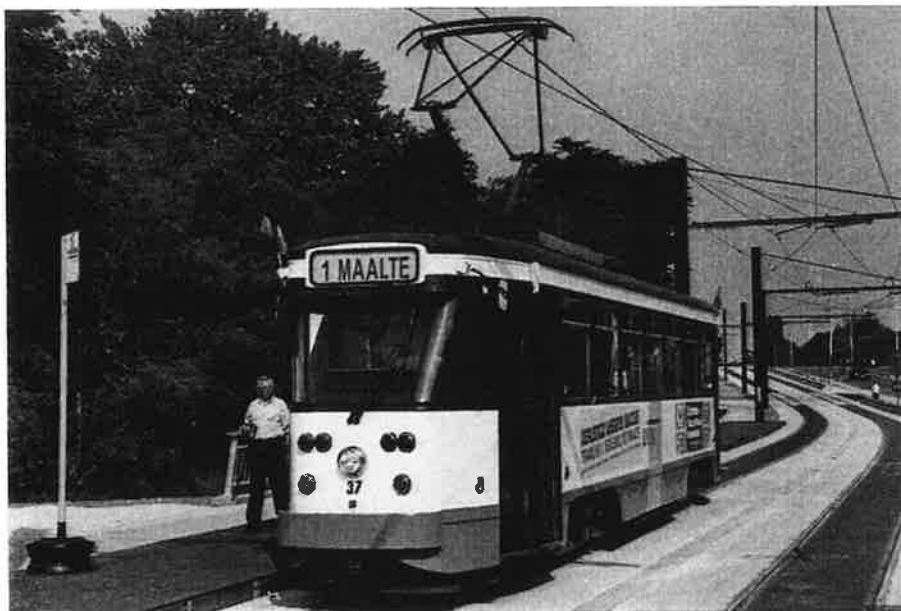


Foto links boven:

Maalte-eindpunt. Lagevloertram 6302 wacht aan het houten perron tot het vertrekspoor vrij is.

Foto midden:

Gent-Maalte met PCC 6237 en zijn nieuwe film "MAALTE". Deze PCC was de eerste tram die uitgerust is met de vernieuwde bestemmingsfilms.

Foto links onder:

PCC 35 op de Gentse Korenmarkt met film "100 jaar Elektrische Tram" 1904 – 2004

Alle foto's: Alain Janmart

van het laatste stuk van de verlenging! Dat de fraai gerestaureerde PCC 01 ook zal worden gebruikt, wordt door iedereen aanvaard. Op het nieuwe gedeelte naar Maalte bevinden zich drie belangrijke haltes: Atheneum – Textielinstituut - Maaltebruggestraat. De twee eerste haltes zorgen voor een grote aan- en afvoer van studenten. Ook aan het eindpunt Maalte (Don Bosco) zullen vele studenten gebruik kunnen maken van de tramlijn 1.

Op woensdag 1 september 2004 viel de eer aan lagevloertram 6306, om als eerste in reizigersdienst in Maalte te vertrekken. Omstreeks 14.00 u. werden de genodigden verwacht op het terrein aan de Sint-Denijslaan voor toespraken en om het verlengde traject officieel in te rijden. Lagevloertram 6305 vervoerde de genodigden naar Maalte, waar een kleine receptie werd gehouden in het kasteel. Uit de verschillende toespraken kan alvast worden onthouden, dat er een wil aanwezig is om het Gentse tramnet in de komende jaren fors uit te breiden en wel van 35 km naar 80 km! Dit kan niet zonder een investering van meer dan 230 miljoen €.

Aan het voorlopige eindpunt in Maalte werd er een betaalautomaat geplaatst om vervoerbewijzen af te leveren. Ook werd er een houten perron aangelegd over het niet gebruikte rechterspoor, enkel voor instappende reizigers. Telkens er een tram aankomt, dienden de reizigers eerst uit te stappen op een aangelegd houten perron, geplaatst voor de terugkeerwissel en het enkelsporige stukje kopspoor. Gezien de hoge frequentie, kunnen soms twee of drie trams aan dit laatste perron wachten tot het vertrekspoor is vrijgemaakt. Met de verlenging naar Maalte verdween ook het eindpunt voor lijn 40 rond het Maria-Hendrikaplein, dat in voege was gekomen sinds maart van dit jaar. Lijn 4 (ex-40) rijdt nu terug door de tramkoker en kreeg het eindpunt van lijn 1, naast de sporen naar de Voskenslaan.

Naar aanleiding van de lijnverlenging naar Maalte werden de Gentenaars getraakteerd met een tramparade. De nevenstaande foto's geven een goede impressie van enkele mooie rijdende monumenten.

Alain Janmart

Foto rechts boven:

Motorwagen 216 aan het Zuid op de terugweg naar de stelplaats in Gentbrugge

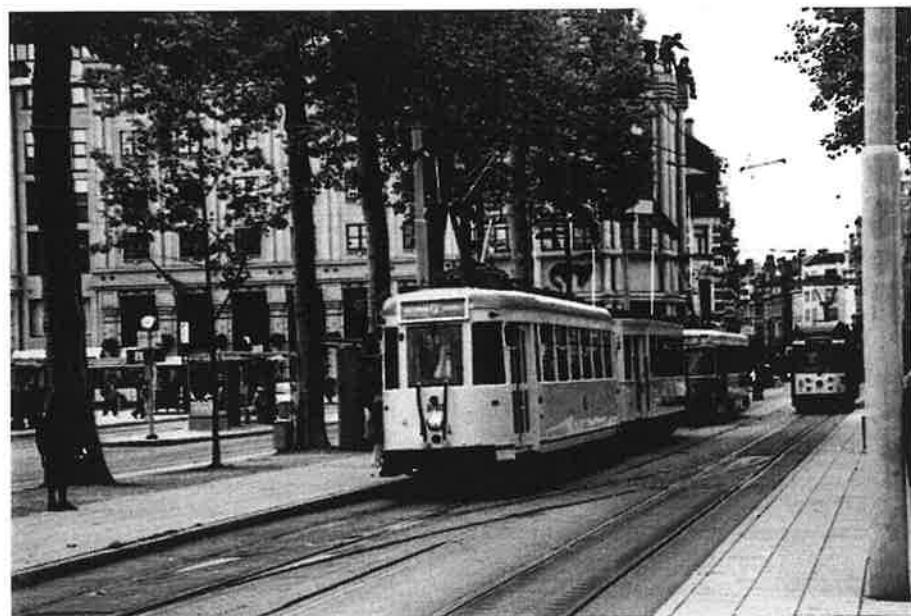
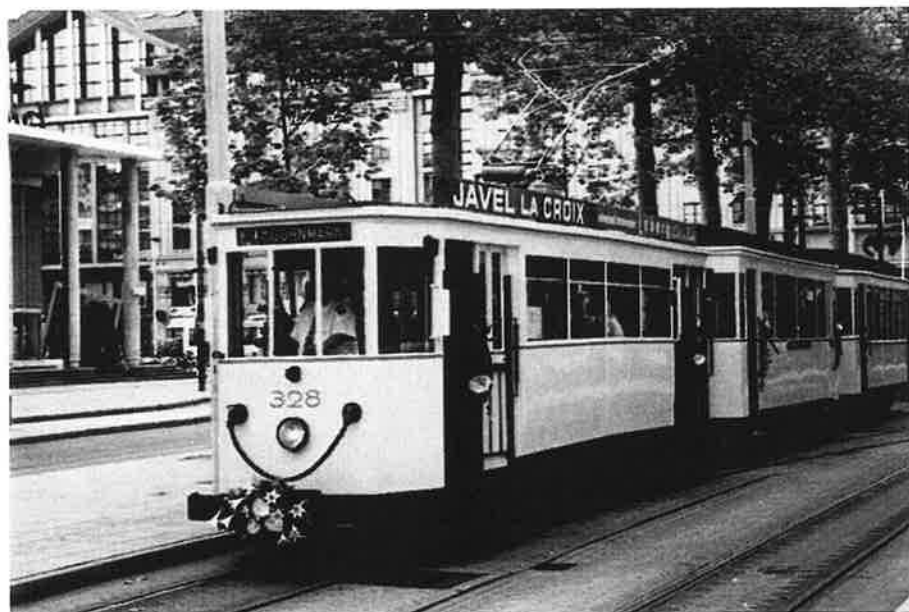
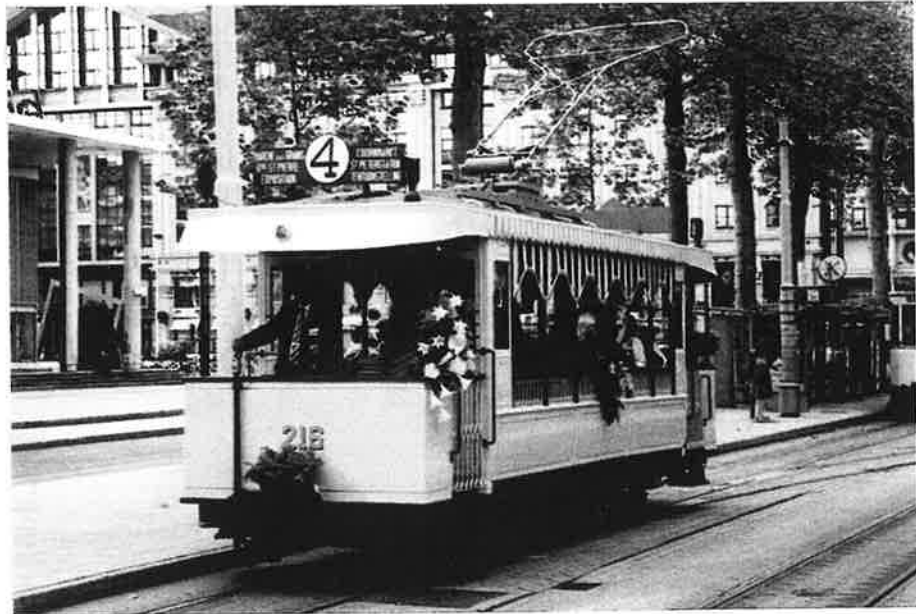
Foto midden:

Motorwagen 328 met bijwagens 55 en 70 aan het Zuid

Foto rechts onder:

Het buurttramstel op weg naar Gentbrugge.

Alle foto's: Alain Janmart



Het viaduct van Moresnet

Het 1107 meterlange spoorviaduct van Moresnet, gelegen op spoorlijn 24 tussen Montzen en Aachen West, heeft de voorbije maanden een grondige verbodingskuur ondergaan. Nadat eerst de betonnen pijlers een nieuwe bewapende ommanteling hadden gekregen, was het de beurt aan het grotere werk: het vervangen van de brugdekken. Hier-voor werden, op het emplacement van Montzen, de nieuwe brugdelen één voor één vooraf gemonteerd in een speciale draagconstructie bestaande uit vier pilaren met tussenliggende dwarsbalken en een hefinrichting.

Eens het nieuwe brugdeel gemonteerd, werd de speciale draagconstructie over de sporen ter plaatse gereden tot ter hoogte van het te vervangen brugsegment. De vier pilaren van de montagestelling vonden hierbij steun op de twee brugpijlers. Nu kon worden begonnen met het losbranden van het oude brugdeel. Het principe bestond erin dat het oude brugdeel werd neergelaten en bijna gelijktijdig het nieuwe deel op zijn plaats werd gelegd. Deze precisie werkzaamheden vonden plaats gedurende verscheidene week-ends. Tussen zaterdagmiddag en maandagmorgen werd het goederen- verkeer dan omgeleid via lijn 39 Montzen-Welkenraedt, de reizigerslijn tot Aachen Hbf en verder naar Aachen West en vice versa.

Tijdens het weekend van 2 en 3 oktober jongstleden werd het vernieuwde viaduct ingewijd en vonden er allerlei festiviteiten plaats waaronder een exclusieve rit met de Oriënt-Express, meer modale pendelritten met autorails, een klank- en lichtspel, Momenteel worden er tussen de betrokken partners ernstige gesprekken gevoerd over de elektrificatie van het baanvak Montzen-Botzelaer, inclusief de tunnel van Gemmenich, zodat de verbinding tussen België en Duitsland doorgaand elektrisch wordt (nvdr. met het Duitse 15000 Volt /17 Hz). Misschien komt hier dan wel het werkterrein voor de nieuwe locomotiefreeks NMBS 14 of DBAG 189?

E.C.

Vrijwilligers gezocht voor renovatie

Voor de restauratie van standaard 9994 zoeken we mensen voor allerhande werk (ook thuiswerk, restauratie van kleinere stukken), alsook vakmensen, vooral schrijnwerkers en elektriciens! neem snel contact op met Stefan Justens op stefan.justens@wol.be of telefoneer 0486/24.57.53. U kan ook uw steentje bijdragen door storting van minimum 30 euro op rekening [745-0093891-64](tel:745-0093891-64) (KBC) op naam van Pro-Tram.

Deze giften zijn voor de helft fiscaal aftrekbaar!

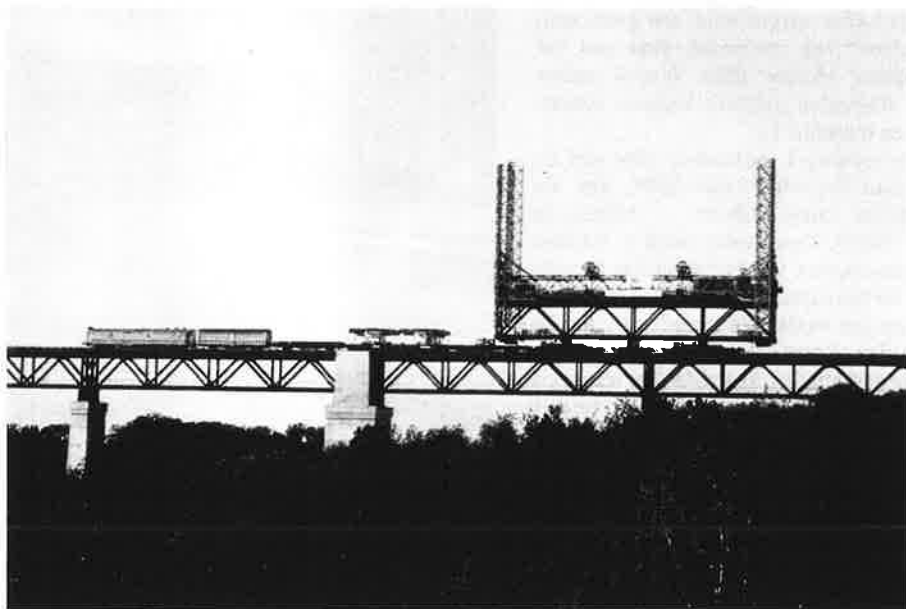


Foto boven:

De speciale draagconstructie met het nieuwe brugdeel wordt over de beide sporen naar zijn bestemming gereden. We zien het konvooi hier kort na zijn vertrek uit Montzen op 04/09/2004 .

Foto: Eddy Cassiers

Foto onder:

Ter plaatse worden de vier pilaren van de montagestelling neergelaten tot op de twee brugpijlers. Nu kan worden begonnen met het demonteren van het oude brugdeel. Zicht vanaf het dorpsplein van Moresnet op 04/09/2004.

Foto: Eddy Cassiers

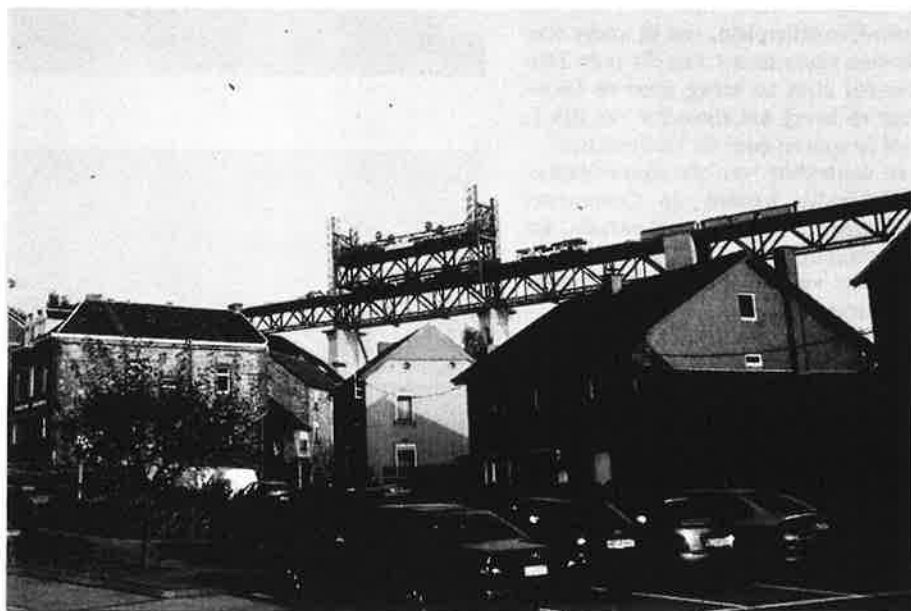


Foto rechtsboven:

Gedurende de werkzaamheden aan het viaduct werd het drukke goederenverkeer omgeleid via lijn 39. We zien hier drie machines van de DBAG-reeks 225 bij de uitrij van Montzen in de richting van Welkenraedt, eveneens op 04/09/2004.

Foto: Eddy Cassiers

**Foto rechts onder:**

BN 6104 wacht op een wachtspoor te Charleroi-Sud op een volgende opdracht.

Foto: Alain Janmart

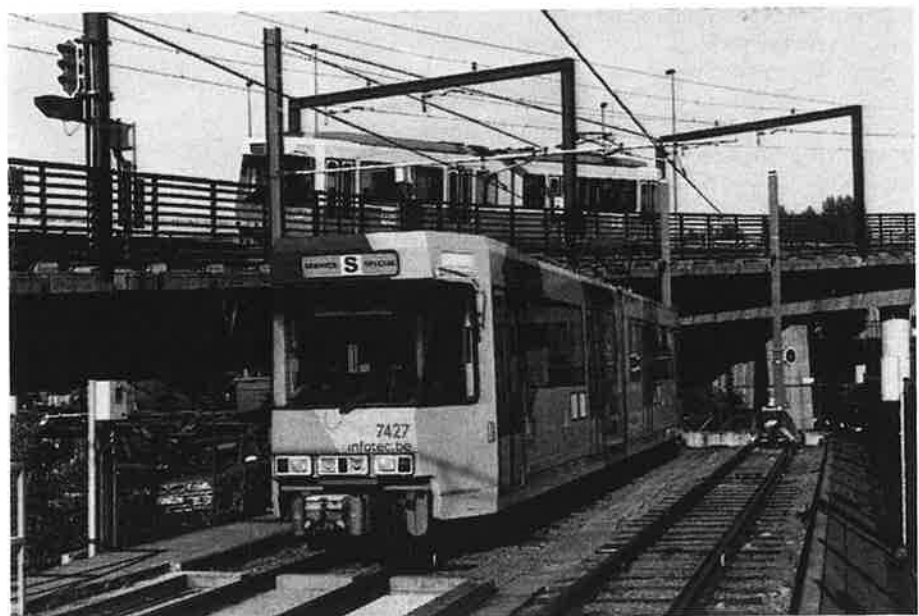
De vliegende reporters

Eerst een vraag: Wat is een 'Antwerpse bocht'? Als je niet onmiddellijk de oplossing weet, dan vindt U het antwoord verder in het onderstaand artikel. In Mortsel gebruiken ze een merkwaardig procedé om de tramrails te vernieuwen in de Antwerpsestraat. Ze graven de bodem tot twee meter diep uit (daar is steeds een onstabiele ondergrond geweest) en vullen de put terug met een betere kwaliteit zand en grind. Vervolgens leggen ze een dikke onderlaag met cement erin en maken dat zo waterpas mogelijk. In een eerste fase leggen ze dan tijdelijke sporen op een laag ballast en de trams rijden daar dan twee weken over. Vrij traag, want de raillassen zijn tijdelijk. Twee weken erna breken ze de tijdelijke boel terug uit tot op de geharde "stabilisé". Daarop brengen ze van een Oelegems bedrijf kant-en-klare stukken tram en busbedding. Die stukken baan, met de rails erin, wegen ca. 14 ton en zijn een zestal meter lang maar de rails steken er telkens zo'n halve meter uit. De rails liggen in een aparte goot met een ander soort beton zodat er later niet waanzinnig moet gebroken worden om ze te vervangen. Die prefabblokken worden helemaal waterpas gelegd op houten dwarsliggers en desnoods voor een paar uur aaneen gezet met lasplaten, moeren en bouten zodat de arbeiders steeds met een lang geheel kunnen werken en juist zetten. Nog dezelfde dag worden de rails elektrisch aaneen gelast. Tijdens dag twee storten ze dan beton onder de stroken, waarbij de houten blokken "luchtdicht" blijven zitten en er een stevige gehele trambaan ontstaat. Pas dan passen ze de bovenleiding aan vermits de sporen verder uit elkaar liggen. De trams reden dus na

elke werkweekend op een stuk definitief en op een stuk interim-bedding. Nog later vullen ze de openingen tussen de elementen op maar dat gebeurt in de week als de trams al rijden. De werkwijze zorgt er wel voor dat het hele tracé, dat vroeger met hele zachte bogen de loop van de straat volgde, nu eerder met rechte stukken en scherpere bochten ligt. De gebogen stukken komen uiteraard zo prefab uit de fabriek!

De tweede fase van de heraanleg van de Antwerpsestraat zal sneller gaan omdat daar geen grote rioleringswerken hoeven en omdat de Lijn er sterk op heeft aangedrongen om zo snel mogelijk vooruit te gaan; immers, het autoverkeer richting Berchem zal dan mee de trams en busbaan gebruiken tot groot verdriet van tram 7 en 15 en de stoet bussen van lijn 297, 195, 196, 14 en 16. Tot daar de gedetailleerde uitleg over de tramvernieuwing te Mortsel.

Nochtans zag een vliegende reporter er de zaken geheel anders: waarschijnlijk in een poging om Mortsel beter op de kaart te zetten, nu het 'stadsrechten' heeft verkregen, zijn alle opvallende gebeurtenissen goed om dit in de verf te zetten. De grote prefabbetonblokken aan elkaar rijgen is één, een heus waterkanaal tevoorschijn toveren, na beschadiging van de hoofdwaterleiding (voor een watertram?) is iets anders. Na de moeilijkheden in Zwijndrecht, zit het blijkbaar de nieuwe tramverlengingen niet echt mee. Maar misschien is alle hoop nog niet verloren en kan Mortsel, nu het een stad is, toch nog aanspraak maken op een stop van de IC-treinen, die tot nu toe de gemeente (sorry, stad) links lieten liggen. Tijdens een van de werkweekends, is ook te Mortsel een tijdelijke 'Antwerpse bocht' aangelegd. Slechts de eerste tram reed er over en riskeerde hier zijn leven; de volgende



tram bleef wijselijk staan.

Zaterdag 02 oktober heeft er uitzonderlijk een gekoppeld PCC-stel op lijn 3 dienst gedaan. Een vliegende reporter kruiste met zijn wagen het tramstel op de viaduct van Merksem omstreeks 19u45, toen ze koers zetten naar... Linkeroever (volgens de film), maar het ging allemaal zo snel dat de rijtuignummers van de PCC-wagens niet te lezen waren. Een vraag die de lezer nu moet bezighouden is: wie van de twee reed er nu zo snel, dat de nummers niet gezien konden worden?

Sinds half oktober staan er kaartjesautomaten (in werking?) op lijn 15. Er rijden daar nu ook hermelijnen van de tweede serie zonder voordeur. (één gezien op 18/10/04). De inzet van PCC's zal daar dus ook gering worden.

Op maandag 18/10 moest men 's middags terug op pendelbussen overgaan tussen Mortsel en de Koninklijke laan. De "tijdelijke" sporen op de Statielei / Gemeenteplein waren de zondag daarvoor op een nogal onbegrijpelijke wijze met mechanische, tijdelijke lasplaten met telkens vier bouten aan elkaar gezet. In een rechte lijn is dat niet erg, maar dat hadden ze ook gedaan in de scherpe uitrijbocht, door een niet echt op maat geploide boog aan een recht stuk te zetten. Dat resulteerde in een venijnige knik (of Antwerpse bocht) die alsmar erger werd omdat net daar de zijdelingse torsie van de scherp draaiende trams het ergste is.

Merkwaardig genoeg stond alleen het gekoppeld stel 7120+7102 "gevangen" op het traject Berchem - Mortsel. Het boeltje werd intussen ijlings elektrisch gelast. Meer details en oplossing van de term 'Antwerpse bocht' vindt U in de laatste alinea op bladzijde 9.

De pendelbussen, en lijn 297 naar Lier reden via de Mechelsesteenweg – Atheneum - Mortsel – Molenstraat - St. Benedictusstraat (dat traject volgen ze ook tijdens carnavalstoeten) en lijn 14, 16, 195 en 196 reden stadinwaarts via de Benedictusstraat waarbij de 195 vanop de Mechelsesteenweg eerst de nauwe, toch al overbebuste en overbelaste Molenstraat in Mortsel mee door moest.

En nog vliegend nieuws: op 30-11-04, ging 7213 (what's in a number?) aan de nieuwe wissel op het gemeenteplein te Mortsel uit de rails met zijn voorste truck. In de avondspits kwam dat zeer ongelegen en er werd zo goed en zo kwaad het ging een pendeldienst georganiseerd met gelede bussen. Het gaat het over de wissel die de lijn Boechout met die van de keerlus (of Kontich, zo je wil) splitst.

Tijdens de werken aan de Bank op zaterdag 27-11-04 werd lijn 7 dus geïntegreerd in lijn 15. Alle wagens hadden de film 15. We konden dus voor het voorlaatst (?) oude wagens van de eerste serie zien bollen door de metro

naar Linkeroever. De controleur aan de keerlus van de Koninklijke laan nam vaak initiatief en liet de oude PCC's door een "plakkende" Hermelijn voorsteken. Misschien zal men dat nog eens doen als er weer een grote ombouw aan de ijzerenwinkel van het "transferium" Nationale Bank gebeurt. Ondertussen is al een nieuw stuk spoor achter de Nationale Bank in dienst genomen. Ook hier zijn tijdelijke 'Antwerpse bochten' aangelegd om van oud naar nieuw te geraken en omgekeerd. Zelfs tramlijnen 12 en 24 rijden nu achter de Nationale Bank door, nemen dan de keerlus, en belanden dan terug op de Leien waar ze eigenlijk thuishoren.

Zo dolen we soms ook rond in Charleroi, de hoofdstad van het 'zwarte land'. Hopelijk geeft deze uitdrukking geen narigheid met het centrum voor , neen dit lijkt ons wat te ver gezocht. Tijdens dat rondlopen konden we nog een achttal trams in oude NMVB-outfit ontwaren. De volgende trams kan men regelmatig ontmoeten en dus ook fotograferen op lijnen 54/55 en 88/89: BN 6104, 6128, 6129, 6153 en 6154. Tijdens de spits rijdt men nog steeds in dubbel op stadslijn 54 naar Gilly-Métro. Het is geen geheim dat men in het zuiden van het land het beter kan uitleggen dan uitvoeren: van een lijnverlenging van lijnen 54/55 naar Gilly-Soleilmont of een indienstname van lijn 62 tot Gosselies konden we nog geen spoor(!) bekennen. Wel duiken er alweer nieuwe plannen op, nu voor een tramverbinding naar Gosselies (luchthaven) - Bruxelles Ovest.

Een vliegende reporter liet zich onlangs informeren hoe je deze dagen veilig doorheen het verkeer kan geraken. Toen de verkeersles over remmen en een remcursus ging, maakte men ons duidelijk dat trams drie maal minder snel remmen dan auto's (men bedoelde natuurlijk dat de remafstand 3 maal zo lang is, en niet dat de trambestuurders

eerst nog drie tellen wachten voor ze remmen). Toen men onmiddellijk erna iedereen aanraade om een slipcursus te volgen, ging de aandacht van onze vliegende reporter terug naar de trams en dus ook naar een tramslipcursus. Afgaand op de jongste krantenartikels, vermoeden we dat de tramslipcursus zo goed als zeker op de Tervuurse Steenweg moet plaatsgrijpen.

Nu we het toch over de Brusselse regio hebben: Brussel en Gent hebben in zekere zin een speciaal verband inzake opbreken. De beide tramsteden willen van een stuk tramtraditie af! Zo wil de eerste zijn keerdriehoeken opbreken, terwijl de tweede zijn keerlussen opruimt. En zo wordt het spijtig genoeg altijd maar minder spannend.

Nu nog goed nieuws uit Gent: voor de tramtunnel men heeft een oplossing bedacht om het lange oponthoud van tram 1 te bekorten. Gezien we in een land leven waar men altijd sterk is in het bedenken van compromissen en oplossingen naast de kwestie, is de oplossing ook in de lijn van die verwachtingen: men heeft de tramlijn verlengd! Gezien tram 1 nu reeds half gevuld is, kunnen er nog maar half zoveel mensen een biljet bij de chauffeur aanschaffen en is de tram dus maar half zo traag! Zo zie je maar dat verrassingen nog niet de wereld uit zijn!

Bob, Erik & Alain

Foto onder:

Een vliegende reporter rapporteerde dat tussen de stopplaatsen Luchtbal en Noorderdokken het definitieve spoor naar Essen (spoorlijn 12) in gebruik werd genomen vanaf 27 september 2004. De foto geeft de nieuwe toestand weer.

Foto: Alain Janmart





De Antwerpse 7229 in reizigersdienst aan de kust en kusttram 6030 aan het Oostendse kaaistation.
Foto: Luc Couscheir

Foto voorpagina:

PCC 01 reed als laatste van de tramstoot naar de stelplaats Gentbrugge
Foto: Alain Janmart

Foto achterpagina boven:

Lijnaanduiding anno 2004 op de minder hinder bus 102603 van exploitant De Reys. Wilrijk Jules Moretuslei.
3 november 2004.

Foto: Luc Couscheir

Foto achterpagina onder:

Op de foto de speciale trein, bestaande uit 2506, vier M2-rijtuigen en 2510 ingelegd voor de vijftigste verjaardag van voorzitter en Railrevue-medewerker Alain Janmart op het omloopspoor te Antwerpen Noord. 12 juni 2004

Foto: Alain Janmart

VERENIGINGSNIEUWS

1. MAANDELIJKSE PROJECTIEAVONDEN

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

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

28 januari 2005: Jaaroverzicht 2004 (Eddy Goens, Erik Heylen, Thierry Heylen, Alain Janmart). Beelden van trein, tram en bus die representatief zijn voor het gebeuren in 2004.

25 februari 2005: (Erik Heylen)
Treinen tussen Óresund en Ofotenbane, Tram en Trolleybus in Noorwegen. Trams zonder bovenleiding in Bordeaux

25 maart 2005: (Ronny Van Hee)
'Kusttrams en Zeetralenen' Beelden uit België, Nederland, Frankrijk, Spanje, Portugal en Groot-Brittannië.

Brussel (20.00 uur, vergaderzaal Annessens, ingang Fontainasplein)

14 januari 2005: (Wouter Janssens)
'The best of'
Treinen in het buitenland. Vorig jaar presenteerde Wouter zijn mooiste dia's uit België, nu gaan we de grens over.

11 februari 2005: (Jean-Michel Grégoire). Buurtspoorwegbussen
De mooiste dia's van buurtspoorwegbussen in Brussel en omgeving.

11 maart 2005:
Tram 41 (Luc De Coster). Met tram 41 van Charleroi naar Trazegnies.

2. VERGADERINGEN IN 2005

Voor uw agenda: de vergaderingen in 2005 zijn gepland op volgende data:

Antwerpen: 28 januari, 25 februari, 25 maart, 22 april, 27 mei, 24 juni, 22 juli, 26 augustus, 23 september, 28 oktober, 25 november en 16 december.

Brussel: 14 januari, 11 februari, 11 maart, 8 april, 13 mei, 10 juni, 9 september, 14 oktober, 11 november, 9 december.

3. LIDGELD 2005

2004 is weeral bijna voorbij. Het lidgeld 2005 blijft onveranderd en we hopen dat iedereen er weer bij is in het nieuwe jaar. Het lidgeld is dus 18 euro voor leden woonachtig in België; voor verzending naar het buitenland wordt dit 21 euro.

We doen hierbij een oproep om uw lidgeld 2005 te betalen vóór 15 januari.

Hoe te betalen:

Adressen in België: met het bijgevoegd overschrijvingsformulier. Gelieve uw lidnummer na te kijken of in te vullen.

Adressen in andere EU-landen: rechtstreeks op onze rekening te storten. U moet wel de IBAN- en de BIC-code vermelden. Dat zijn IBAN BE10 0000 4667 6804 en BIC BPOTBEB1

Adressen in andere landen: rechtstreeks te betalen op onze Belgische rekening 000-0466768-04, of een eurocheque of andere cheque op te sturen ter waarde van 21 euro, op voorwaarde dat wij die cheque kosteloos kunnen innen, anders vragen wij u het bedrag te verhogen met de kosten.

Wie geen lid wenst te blijven: gelieve het secretariaat te verwittigen (H. Van den Bergh, Kroonstraat 8, 3920 Lommel)

Let op: voor betalingen na 15 januari hebben wij bijkomende verzendingskosten en moeten wij 1 euro extra vragen ...

4. JAARVERGADERING 2005

De jaarvergadering 2005 vindt plaats op 19 maart om 10.00 uur in Brussel.

Agenda:

1. Verslag van de vorige vergadering.
2. Verslag van de activiteiten 2004.
3. Jaarverslag van de secretaris.
4. Kasverslag.
5. Verslag van de kascommissie. De leden van de kascommissie (Raf DE LANDTSHEER en Eddy GOENS) kunnen een maand vóór de vergadering de rekeningen nazien.
6. Verkiezing van de kascommissie voor het volgend jaar.
7. Stand van zaken van het tijdschrift.
8. Verkiezing van het bestuur. In maart heeft het aftredend bestuur (A. Janmart, H. Van den Bergh, L. Couscheir) aanvaard om nog een jaar het bestuur op zich te nemen. Die termijn loopt af met de komende jaarvergadering. Er moet dus een volledig nieuw bestuur gekozen worden.. Kandidaturen worden schriftelijk ingewacht vóór 1 maart 2005.
9. Voorziene activiteiten 2005.
10. Budget 2005.
11. Vaststelling van de lidmaatschapsbijdrage 2006.
12. Rondvraag

TRAMRONDRIT 19 december 2004

Op zondagmiddag 19/12/2004 rijden wij met een PCC uit de oudste reeks op een aantal Antwerpse tramlijnen. Sfeervolle foto's zijn verzekerd tijdens de eindejaarsperiode. Begin om 14 uur stipt aan het wachterspoor Astridplein voor het Centraal Station. Betaling ter plaatse (10 à 15€) naargelang aantal deelnemers
Eind omstreeks 17u30. Tot dan!

