

RAIL-REVUE

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



Twintigste jaar - Nr. 3
Juli – Aug. – Sept. 2005

ISSN 0773-0713

Afgiftekantoor : 2610 Wilrijk 1

P208887

EDITORIAAL

NIEUW ADRES SECRETARIAAT

Mogen we U nogmaals dringend verzoeken om enkele regels te respecteren in verband met Rail Revue. Ook wij als bestuur moeten regels volgen met onder andere onze relatie met de Post (de verzending), onze bankrekening enzovoort. Indien U Rail Revue in Uw brievenbus wil ontvangen dan is het wel noodzakelijk om een adreswijziging te laten weten. Regelmatig krijgen wij onbestelde nummers terug gewoon omdat men het vertikt om ons te verwittigen wanneer men verhuist. Jammer maar dit heeft dan wel tandengeknars bij U tot gevolg (waar blijft nu toch die Rail Revue) en wij mogen zelf eventueel tijd steken in het opnieuw verzenden met bijkomende kosten. Dus nogmaals, voor alle wijzigingen en briefwisseling volgend adres: Raf De Landtsheer, Gentweg 8 te 9940 Evergem. U kan ook terecht per e-mail: rafaeld@scarlet.be. Voor betalingen op onze rekening is het adres dit van de zetel van de vereniging:

Alain Janmart, Archimedeslaan 1 bus 3, 2650 Edegem.

Voor artikels of reactie's in ons ledenblad Railrevue kan U best deze weg gebruiken: Erik.Heylen@antwerpen.be.

BEZOEK TTA - Herinnering

Op zaterdag 24 september 2005 richt VeBOV tezamen met het MTUB Woluwe en GTF een exclusieve uitstap in, voor diegene die voor 15 augustus ingeschreven zijn en betaald hebben. We brengen die dag een bezoek aan de Toeristische Tram van het Aisnedal (TTA) te Erezée. Voorzien zijn speciale ritten met onder andere een goederentram gesleept door een ART, gevolgd door de middagpauze. Verder is er een bezoek aan de stelplaats Blièr met deskundige uitleg over het aanwezige materiaal en over de lopende restauratieprojecten. Vervolgens is er een autorailrit met een AR naar Dochamps en verder tot het vernieuwde spoor het ons toelaat. De volgorde van het programma kan eventueel nog aangepast worden. Voorzie U van een picknick voor - tijdens de middagpauze. Er wordt een speciale materieelshow gehouden die normaal niet te zien is.

Voorziene timing: Vertrek met autobus tegenover het postgebouw te Berchem kant Borsbeekbrug om 8u00. (aankomst IC uit Gent om 7u50). Stop te Brussel Woluwe Shopping, toegang metro omstreeks 8u45.

Aankomst Marloie NMBS station omstreeks 10u30 en aankomst te Erezée omstreeks 11 uur. De terugrit is voorzien omstreeks 16 uur langs dezelfde opstapplaatsen. We zijn normaal terug te Brussel omstreeks 18 uur en rond 19 uur te Berchem.

INHOUD VAN DIT NUMMER

Editoriaal	2
De eerste NMVB-bussen (deel 3)	3
Lezersreactie's	5
Museumtrambeleid	6
NMBS	11
De Lijn – Algemeen	14
De Lijn – Antwerpen	17
De Lijn - Oost Vlaanderen	21
De Lijn - West Vlaanderen	22
MIVB	23
Verenigingsnieuws	23

Werkten mee aan dit nummer:

Jacques Cohn, Luc Couscheir, Raf De Landsheer, Erik Heylen, Alain Janmart, Stefan Justens, 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:** Raf De Landtsheer, Gentweg 8 te 9940 Evergem

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: Erik.Heylen@antwerpen.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.

De eerste NMVB-bussen (deel 3)

In deel 2 hebben wij de busreeksen tot AB.1036 bekeken. Het is intussen 1954 geworden en de grote ontmanteling van het NMVB-spoornet is in volle gang. Er moeten dus talrijke nieuwe bussen worden besteld en afgeleverd, waarvan wij hierbij enkele types behandelen.

Het kernstuk van de nieuwe aanwinsten was nochtans de levering van bijna duizend gestandaardiseerde streekbussen, tussen 1954 en 1962, meestal op een Brossel onderstel, met een Leyland motor en een Jonckheere (soms ook een Ragheno) koetswerk. Deze reeksen streekbussen zullen in deel 4 worden besproken.

Foto 1: Laat ons met de nieuwe reeksen stadsbussen beginnen. We zien hier AB.1148 (het nummer is, nauwelijks leesbaar, op de bumper te zien) op lijn 6 doorstreept te Oostende in juni 1955. Deze reeksen omvatten: AB.1027-1036 (bouwjaar 1953): volgens eigen waarnemingen tussen 1955 en 1959 reden deze bussen op de stadsnetten van Mechelen en Leuven, behalve 1028 en 1034 te Oostende, 1029 te Brussel, 1030 te Nivelles (Nijvel).

AB.1039-1053 (bouwjaar 1954): in 1954 reden de 1040 tot 1049, 1051 en 1053 te Namen. Rond 1955/56 waren de 1041, 1043, 1051 en 1053 te Oostende en alle anderen te Mechelen.

AB.1139-1153 (bj. 54/55): allen waargenomen te Oostende, behalve 1140 en 1152 (te Veurne).

AB.1312-1336 (bj. 1955): reden allen op de lijnen in en rond Namen.

AB.1337-1351 (bj. 55/56): waargenomen op volgende plaatsen:

1337: te Marloie, later St. Niklaas;

1338: St. Niklaas;

1339: Kortrijk;

1340: Namen, Wellin, later Kortrijk;

1341 tot 1348: St. Niklaas (de 1342, 1345 en 1346 later Aalst);

1349 tot 1351: Leuven.

AB.1353-1377 (bj. 55/56): 1355, 1356, 1361, 1367, 1372-1377 te Mons;

1357, 1358, 1369, 1370 te Turnhout (de 1358 kwam vervolgens naar Mons); 1360 te Leuven, 1371 te Tournai (Doornik).

De eerste vier reeksen waren op een Brossel onderstel met Leyland motoren geplaatst, de laatste twee waren Chevrolets met Perkins motoren. Ze hadden allen een Jonckheere koetswerk.



Foto 2: AB.1509* te Namur in november 1959 op lijn 8 doorstreept. Reeks 1506-1533, opnieuw Brossel - Leyland - Jonckheere, bouwjaar 1957. Let op de raampjes in de dakroning;

Van deze reeks heb ik de volgende wagens tegen het einde van de jaren '50 op diverse stadsdiensten waargenomen: 1506, 1507, 1508, 1525, 1527 te Namen. De 1527 was in 1959 in Brugge.

1509, 1520, 1521 te Brussel. De 1509 kwam in 1959 naar Namen.

1512 te Leuven.

1514, 1517, 1528 tot 1530 te Mons.

1522, 1523, 1526 te Oostende.

1531 te Eupen.

* De nummers, aangebracht onder het NMVB-symbool op de zijflanken, kunnen tot onze spijt onmogelijk leesbaar worden weergegeven.

Foto 3: In 1958 kocht de NMVB drie GMC "proefbussen", met hun origineel, typisch Amerikaans koetswerk. Ze kregen de nummers AB.1747 tot 1749 en werden op de lijn Antwerpen - Polygoon - Wuustwezel ingezet. We zien hier AB.1748 te Brasschaat op een verkorte dienst, zonder lijnnummer in de filmkast. Juni 1958.



Foto 4: Hier hebben wij zijn collega AB.1749 in oktober 1964 op het terrein van het voormalig trameindpunt Brasschaat-Polygoon.

Foto's 5 en 6: In afwachting van de foto's en de beschrijving (in deel 4) van de grote aantallen streekbussen Brussel - Leyland - Jonckheere, bekijken wij even wat men een NMVB-eigenbouw zou kunnen noemen, namelijk de zelfbouw van een koetswerk op nieuwe Brussel-onderstellen. Dit gebeurde van 1954 tot 1960 in de werkplaatsen van Hasselt, die al méér uitzonderlijke voertuigen hadden laten ontstaan (denk maar aan de AR.13, de AR.283 of aan rijtuig 19526). De twee foto's werden, ofschoon ik geen toelating had gekregen, vlug op het terrein van de werkplaats Hasselt geschoten.



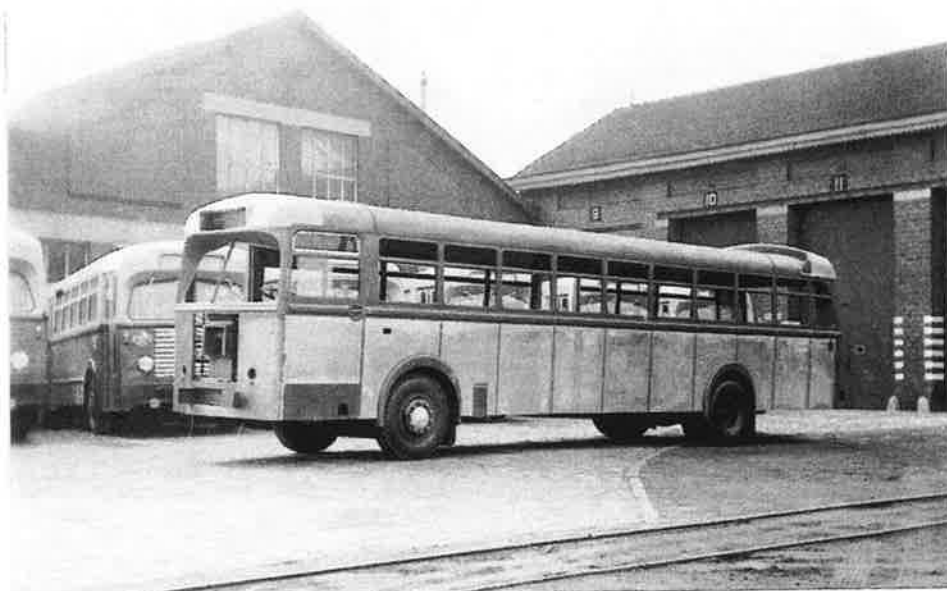
Op foto 6 (volgende bladzijde bovenaan) is links nog een type AB.150 naast een Chausson te herkennen. Oktober 1956.

Hier de reeksen:

AB.1037-1038, bj. 54: waargenomen op de Hasseltse lijnen.
AB.1104-1118, bj. 55: waargenomen te Hasselt, Tongeren, Diest.
AB.1287-1311, bj. 55: lijnen rond Hasselt.
AB.1379-1388, bj. 56/57: dito.
AB.1614-1633, bj. 58: Limburg, behalve 1619: Luik.
AB.1674-1683, bj. 58: Limburg.
AB.1820-1849, bj. 58: 1820, 1824, 1838: Limburg. Alle andere: Luik.

Tenslotte nog even een woordje omtrent een Daimler "touringcar", die in februari 1955 (gebruikt?) door de NMVB-directie Henegouwen werd aangekocht en die het nummer AB.1352 kreeg opgeschilderd. Het was blijkbaar geen gelukkige aanwinst, want het voertuig werd reeds in 1956 naar de bekende sloperij in Maldegem overgebracht. Tot mijn spijt mocht ik er geen foto van maken.

(Wordt voortgezet)



BUSFILM NAMUR 1955

In juli 1955 was een buschauffeur in Malonne (stelplaats) zo vriendelijk, mij een bestemmingsfilm volledig te laten afdraaien en noteren.



Tekst en foto's: Jacques Cohn

Alle foto's: ©

0 NAMUR GARE	zwart
1 WEPION	groen
2 JAMBES- ST.MARC - PERWEZ	rood/groen
3 CITADELLE	geel
3 (geen tekst)	blauw/geel
4 PROFONDEVILLE	groen
5 BEEZ - HAYETTES	blauw
6 ST.GERARD	blauw/groen
6 MALONNE	idem
7 LESVES- BIOUL - WARNANT	rood
8 BELGRADE - JAMBES	rood
9 FLAWINNE	rood/blauw
10 CHATELINEAU	blauw
11 EGHEZEE	groen
12 HUY	blauw-rood
13 ANDENNE - OHEY - CINEY	blauw
14 OHEY- COURRIERE	wlt
15 PERWEZ - HUY	wit
16 NAMUR- FORVILLE - HANNUT	wit
17 ACOSSE	blauw
18 FORVILLE- STATTE - HUY	geel
19 FORVILLE - ANDENNE	wit
20 DINANT- FLORENNES	wit
21 MAREDSOUS	groen
22 HERBATTE - HOP.MILITAIRE	groen
24 DINANT - WELLIN	geel
25 DINANT - BEAURAING	blauw
26 BEAURAING - GRAIDE	groen
27 CHAMPION	rood/geel
28 JAMBES- LE BUZET	blauw/geel
29 JEMELLE - WELLIN - GRUPONT	rood

Aanvulling van de redactie

(foto 2): De reeks 1506-1533 is op zijn beurt opgesplitst in drie subreeksen te weten 1506-1508, 1509-1511 en 1512-1533. De eerste reeks werd besteld op 19/04/1956, de tweede en derde reeksen op 19/09/1956. Alle bussen hadden 26 zit- en 40 staplaatsen behalve de 1509-1511 die over 31 zitplaatsen beschikten en slechts 23 staplaatsen. Zij waren bestemd om in Namen op lijn 3, Citadelle te rijden. Omwille van het toeristisch karakter van deze lijn kregen enkel deze drie busjes ook beglazing in de dakrandingen.

Ter info nog de volgende gegevens: 1509 had de nummerplaat 1204P en goedkeuringsnummer 10-1551. Voor 1510 is dit 1205P en 10-1553. Voor 1511 is dit 1207P en 10-1552.

(foto 3 en 4): Ook hier een verschil tussen de 1747 enerzijds en de 1748, 1749 anderzijds. De 1747 was korter (9,40m) tegenover de andere die 10,71m lengte hadden. De beide laatsten reden zoals gemeld op de lijnen vanuit Antwerpen naar het noorden van de provincie. Van de korte 1747 bestaat er evenwel een foto met een lijnfilm 3 van het Leuvense stadsnet.

L.C.

Lezersreactie's

Het valt niet veel voor dat twee lezers reageren op eenzelfde artikel. Toch kreeg het artikel van Dhr. Cohn in RR 2/2005, handelend over de Noord-Franse grenstramlijn nabij Valenciennes, reactie's van zowel van Dhr. Johnny Dobson uit Deurne, als van Dhr. Maurits van Witsen uit Zeist (NL). Nog merkwaardiger is het dat een foto van een gelijkaardige tram erbij wordt gehaald, om het betoog te steunen. Het is voor ons, voor de vele geïnteresseerde lezers en zeker voor Dhr. Cohn zelf interessant genoeg, om deze twee heren hun verhaal te laten doen over zaken die toch al snel veertig jaar achter ons liggen. Deze reactie's onderstrepen ons inziens enkel maar de grote verdienste van Dhr. Cohn, die ons dingen toont en beschrijft, waar de meeste lezers weinig of zelfs helemaal geen weet over hebben. We zijn hem dan ook zeer dankbaar en erkentelijk, om zijn documenten en foto's door ons te laten publiceren.

De Heer Maurits van Witsen schrijft ons:

Geachte Redactie en Heer Cohn,

Twee opmerkingen n.a.v. RR 2/2005.

Op blz. 7 merkt de heer Cohn op bij een afbeelding van een tram Valenciennes - Blanc Miseron, dat er kort voor W.O.II een ongeëlectriceerd spoor zou zijn gebouwd vanaf de grens bij Blanc Miseron naar Quiévrain voor doorgaand goederenvervoer. Het tegendeel is echter waar. Al op 15 maart 1890 verlengde de Chemins de fer Économiques du Nord (CEN) zijn stoomtramlijn Valenciennes - Blanc Miseron naar Quiévrain. Deze maatschappij kreeg bovendien bij de opening van de NMVB-lijn naar Roisin (10 november 1890) ook deze in exploitatiebeheer. De lijn Valenciennes - Quiévrain werd vanaf februari 1914 elektrisch bereden. In 1939 werd -wegens de oorlogsomstandigheden- het Belgische gedeelte Blanc Miseron - Quiévrain opgeheven. Vermoedelijk heeft men daarna al snel de bovenleiding verwijderd, terwijl de rails nog enkele jaren zijn blijven liggen. Op 20 april 1965 werd trouwens ook de tramlijn Valenciennes - Blanc Miseron stopgezet.

Mijn tweede opmerking betreft de opmerking op blz. 9 betreffende de IJzeren Rijn, n.l. dat de tunnelis in het natuurgebied ten oosten van Roermond een spitsvondigheid van de Nederlanders was om het heropstarten te bemoeilijken. Ik heb zelf in de betreffende milieu-commissie gezeten en ik kan U verzekeren dat deze commissie deze eis belachelijk vond. Echter, er bestond een Europees besluit, die deze streek tot een zogenaamd Habitat-gebied heeft verklaard wegens zeldzame hagedissen, e.d. en daarom mag er geen bovengronds treinverkeer plaatsvinden. Zoals zoveel van dergelijke regels heeft men nimmer de baat en de kost tegenover elkaar afgewogen!

Uw lid en lezer Maurits van Witsen te Zeist.

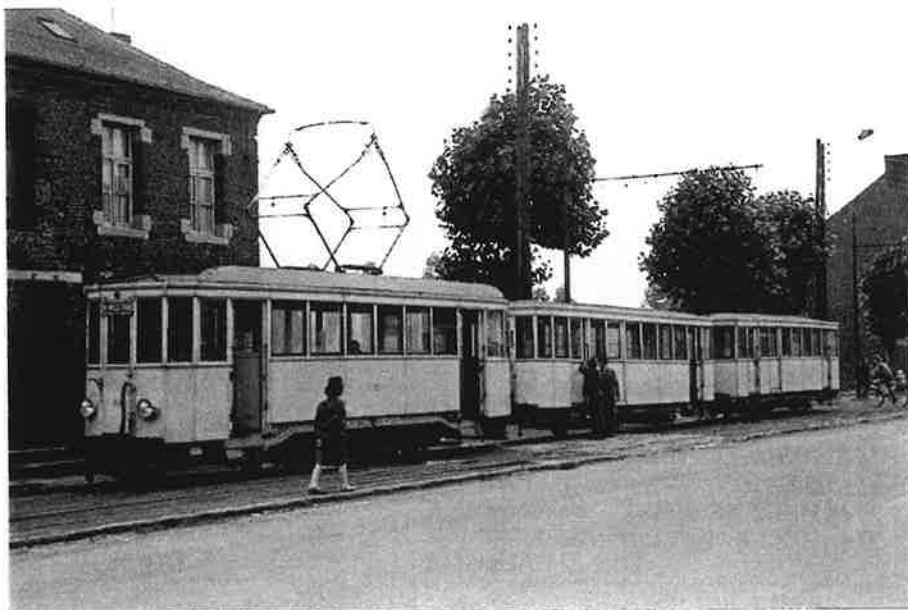
Kalender TRAM 2000

Ook dit jaar geeft onze zustervereniging een kalender uit met 16 foto's uit verleden en heden. De prijs is 12,90 euro (15,40 euro voor het buitenland). U kan deze bestellen door storting van het bedrag op rekening 001-2779892-45 van TRAM 2000, B-1200 Brussel Buitenland: IBAN BE44 0012 7798 9245, bankcode GEBABEBB (Fortis) De kalender wordt ook verkocht in het trammuseum van Woluwe.

De Heer Johnny Dobson schrijft ons:

- 1) De foto (in RR 2/2005) zou genomen zijn in april 1966, maar de lijn naar Blanc Miseron werd reeds afgeschaft in 1965!
- 2) Het bestemmingsbordje "Hergnies" → De lijn van Blanc Miseron liep over Valenciennes naar LOURCHES.
- 3) De laatste tramlijn van Valenciennes reed in 1966 tussen Bonsecours en Hergnies. → de foto in RR 2/2205 blz. 6 zal wel genomen zijn in Bonsecours.

Foto: Hierbij een foto van het eindpunt Blanc Miseron door mij genomen.



MUSEUMTRAMBELEID IN VLAANDEREN

De auteur van volgend artikel werd door VeBOV afgevaardigd in de VZW Buurtspoorwegmuseum. Deze VZW heeft een adviserende functie naar Erfgoed Vlaanderen, de erfpachthouder van het museum van Schepdaal. Deze VZW heeft ondermeer als betrachting om op een professionele manier om te gaan met de restauratie van gebouwen en het rollend materieel in Schepdaal, maar ook Erfgoed Vlaanderen bij te staan met een performant beleid inzake het verwerven, restaureren en valoriseren van de collectie Vlaamse trams en autobussen, voor zover deze eigendom zijn van Erfgoed Vlaanderen of de VZW zelf. Als afgevaardigde is het mijn taak om de leden op de hoogte te stellen van onze activiteiten.

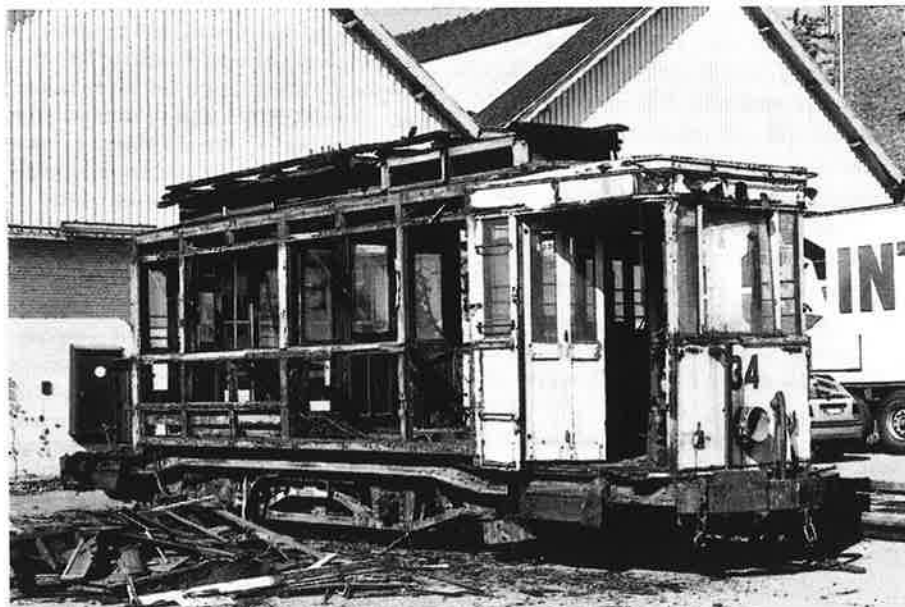


Foto linksonder: Door vrijwilligers van de VZW Buurt-spoorwegmuseum werd motorrijtuig 34 uit Verviers gesloopt in de voormalige werkhuizen van Kuregem. Het chassis werd overgebracht naar Weelde en zal later gebruikt worden bij de restauratie NMVB motorrijtuig 9566. Kuregem, 19 juli 2003.

Foto rechtsonder: 2003 was het jaar waarin de grote verhuis van Kalken naar Weelde plaatsvond. De Lijn huurt hier een immense hangar op het militair domein. De Gentse 332 werd in Kalken bijgehouden als reserve voor de collectie en verhuisde mee. Op termijn kan deze wagen als dubbel ingeschakeld worden in een toeristische exploitatie in Gent. Januari 2004.

2003: het jaar van de « grote opkuis »

Op vlak van historisch trammaterieel is in 2003 niet bijster veel gebeurd qua restauraties in Vlaanderen. Daarentegen bleek 2003 een jaar te zijn van keuzes, prioriteiten, beleidslijnen naar de toekomst en opkuis van de reserve van niet gerestaureerd trammaterieel.

Een blijkbaar noodzakelijke fase die nodig was om in de toekomst efficiënter en beleidsmatiger te kunnen handelen, maar die niet zonder slag of stoot is verlopen menig discussie heeft teweeg gebracht. De noodzakelijke ontruiming van de stelplaats van Kalken – en bepaalde keuzes die hierbij gemaakt moesten worden – lagen aan de basis van dit sleuteljaar.

Concreet werden volgende acties ondernomen:

- De verenigingen van trammusea en museumlijnen kwamen samen om te praten over de toekomstige restauraties en de prioriteiten hierin. Vier marathonvergaderingen leidden tot het opstellen van een "Prioriteitenplan historisch rollend materieel NMVB" waarin de verenigingen samen een lijst van prioriteiten opstelden voor de volgende jaren inzake het restaureren van historisch rollend materieel. Dit dossier werd aan De Lijn in Mechelen overhandigd en toegelicht. Het huiswerk voor het stads-trammaterieel Antwerpen en Gent, en voor de autobussen dient nog gemaakt te worden.
- De verenigingen van trammusea en museumlijnen kwamen samen om te praten over een overkoepelende structuur die periodiek zou moeten samenkomen om het geheel van het Vlaamse tramatrimonium te ver-

dedigen en behartigen en een opvolging geven aan de opgestelde prioriteitenlijst. Een ontwerp van een mogelijke structuur werd aan Dhr. Vanden Weghe (directeur rollend materieel) te Mechelen overhandigd. De verenigingen wachten nu op een initiatief ter zake van De Lijn en dat komt er in het najaar van 2005.

- In het kader van de ontruiming van de stelplaatsen van Knokke, Kalken, enz... werd een begin gemaakt met het centraliseren van historisch rollend materieel in de museum-bewaarpplaats van Weelde. De Lijn huurt deze loods van het Belgisch leger. Midden december was alle rollend materieel uit Kalken geëvacueerd. Voor het materieel van de kustlijn werd een bijkomende oplossing uitgewerkt: de stelplaats van De Panne werd terug voorzien van drie sporen met bovenleiding. Hierdoor kan een groot deel van het historisch kustmaterieel in deze loods worden ondergebracht i.p.v. te Weelde en blijft het zodoende beschikbaar voor toeristische exploitatie.

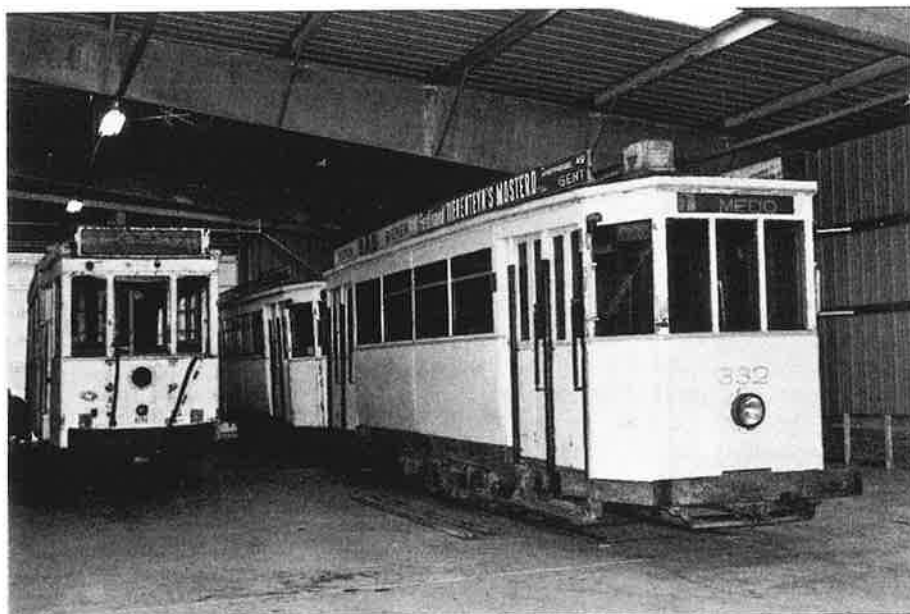
Op vlak van historisch rollend materieel werden volgende acties ondernomen:

- Volgende rijtuigen werden om diverse redenen niet noodzakelijk geacht voor het uitbouwen van de collectie en werden gesloopt:
 - Bijwagen NMVB 9541 type Destelbergen (Kalken)
 - Mobiele onderstations A+B 89704 (Kalken): de chassis werden verkocht aan de Stoomtram Hoorn-Medemblik
 - Rijtuigkast "ex-Rotselaar" met onbekend nummer (Kalken)
 - Rijtuigkast NMVB motorwagen 9565: wisselstukken werden overgebracht naar Kuregem en opge-

slaan in motorwagen 9566.

Motorwagen STIV 34: chassis werd behouden voor rijtuigkast NMVB 9566.

- Volgende rijtuigen werden verkocht aan derden :
 - Rijtuigkast A 2068 werd verkocht aan TTA en ondergebracht in Burdinne.
 - Rijtuigkast A 1761 werd verkocht aan MSVB met het oog op de reconstructie van een motorwagen BIB en zal kortelings opgehaald worden.
 - Standaardbijwagen 9523 vertrok naar Thuin en werd geruild tegen motorwagen 9994 uit Thuillies.
 - Goederenwagens A 3504, A 4833 en A 17691 werden aan AsVI verkocht en vertrokken naar Thuin.
 - Chassis MIVG 3 werd verkocht voor wisselstukken aan de Stoomtram Hoorn-Medemblik
 - Platte wagen A 7??? (Kalken) werd verkocht voor wisselstukken aan de Stoomtram Hoorn-Medemblik
- Volgende rijtuigen werden "opgegeven" voor restauratie en aldus niet opgenomen in het prioriteitenplan :
 - De bijwagens "standaard metaal" te Steenhuffel 10307, 10308 en 19373. Diverse onderdelen werden gedemonteerd en bewaard met het oog op de restauratie van NMVB motorwagen 9566 en 9994.
 - Bijwagen NMVB 9517 type Destelbergen (Diksmuide): zal wellicht gesloopt worden na recuperatie van nuttige onderdelen.
 - De goederenwagens bij een particulier (sloper) te Maasmechelen.
- Volgende trams werden in 2004 gerestaureerd met het oog op de viering van 100 jaar elektrische tram in Gent en werden daartoe overgebracht van Kalken naar Gentbrugge:
 - MIVG motorwagen en bijwagen 328+55
 - NMVB bijwagen 9518 (type Destelbergen)
- Er waren ook nieuwe aanwinsten voor de Vlaamse collectie:
 - NMVB motorwagen 9994 kwam eindelijk vanuit Thuillies naar Vlaanderen terug en werd in Weelde ondergebracht.
 - MIVA autobus 1001 werd in Weelde ondergebracht.
 - NMVB autobus 5979 werd in Weelde ondergebracht
- Samengevat –inclus de verhuizing vanuit Kalken en het ontruimen van andere stelplaatsen - gaf dit volgende transfers:



vanuit Kalken:

- MIVG 378 naar Weelde
- MIVG 332 naar Weelde
- NMVB A 7040 naar Weelde
- NMVB 51763 naar Weelde
- NMVB B 594 naar Weelde
- NMVB A 3063 naar Weelde
- NMVB A 5056 naar Weelde
- NMVB A 7849 naar Weelde
- NMVB B 8400 naar Weelde
- NMVB 9526 naar Weelde
- NMVB 19219 naar Weelde
- NMVB A 871 naar Weelde
- NMVB A 11572 naar Weelde
- MIVG 328 naar Gentbrugge
- MIVG 55 naar Gentbrugge
- NMVB 9518 naar Gentbrugge
- NMVB A 3504 naar Thuin
- NMVB A 4833 naar Thuin
- NMVB A 17691 naar Thuin
- NMVB A 2068 naar Burdinne
- MIVA 4417 naar PAL

vanuit Knokke:

- NMVB A 8174 naar Groenenhoek
- NMVB SE 9104 naar Humbeek
- NMVB 9523 naar Thuin
- NMVB 9521 naar Weelde

vanuit Steenhuffel:

- NMVB 9461 naar Orval
- NMVB 19433 naar Orval
- NMVB 19446 naar Orval

vanuit Diksmuide:

- NMVB 9529 naar Humbeek

vanuit andere plaatsen naar Weelde:

- MIVA 8827 van Groenenhoek
- MIVA 1001 van Zurenborg
- NMVB 9994 van Thuillies
- NMVB 2550 van Hasselt
- Mebis 8581.01 van Genk
- STACA 9652.08 van Hoboken
- NMVB 4007 van Hoboken

2004 – De Gentse Hoogmis

De activiteiten in 2004 hadden vooral betrekking tot de viering van 100 jaar elektrische tram in Gent, en in het begin van het jaar, de ontruiming van de voormalige NMVB-werkhuizen in Kuregem. Volgende rijtuigen werden gerestaureerd:

- S 9123 werd herschilderd door RSI in Gentbrugge en bij deze gelegenheid hernummerd in 9750.
- NMVB bijwagen 9518 werd te Gentbrugge uitwendig en inwendig gerestaureerd, en herschilderd. Daarbij kreeg het voertuig eveneens zijn oude nummer 19537.
- De Gentse motorwag 339 was reeds rijklaar en gerestaureerd.
- De Gentse motorwag 328 en zijn bijwagen 55 werden door Dhr. A. Ryckaert volledig gedemonteerd, nagezien en herschilderd.
- De Gentse 216 (open zomerrijtuig)



- was reeds gerestaureerd maar niet rijklaar. Daartoe werd dit rijtuig naar de werkplaatsen van Rail Services International (RSI) gestuurd in Oostende. De controllers en motoren werden nagekeken, en de bekabeling werd vernieuwd.
- PCC 01 (ex MIVG) werd in het MIVG-blauw herschilderd.
- Ex-MIVA 4429 werd ontmanteld, en het chassis werd gerestaureerd voor didactische doeleinden en tentoongesteld in Groenenhoek.
- Autobus 01 van exploitant Mebis werd eveneens gerestaureerd en tentoongesteld in Groenenhoek.
- Het stoomtramstel 1066 + A 1625 + A 11509 werd door RSI in Oostende herschilderd en einde 2004 terug naar Schepdaal gebracht.

Na de viering in Gent, werd mw 216 teruggebracht naar Groenenhoek, het NMVB-tramstel ging naar De Panne en PCC 01 hernam zijn gewone reizigersdienst, in afwachting van een plaats in een museum. Het Gentse tramstel 328 + 55 + 70 bleef in Gent tot na de opening van de lijn naar Flanders Expo en de Gentse Floraliën (april 2005). De Gentse 339 blijft zoals voorheen in Gentbrugge.

Nieuwe aanwinsten:

- Ex-MIVG trolleybus 15 werd gereserveerd voor museumdoeleinden.
- Ex-MIVA bovenleidingswag 8065 werd gereserveerd voor museumdoeleinden en tentoongesteld in het museum Groenenhoek.
- Ex-NMVB autobus 5939 werd op initiatief van De Lijn als vertegenwoordiger van de A120-generatie uitgekozen en naar Weelde overgebracht.
- Autobus 1051.07 (van exploitant Alpaerts, prototype A120) werd overgebracht naar Weelde.

Ontruiming stelplaats Kuregem

Begin 2004 werden de voormalige NMVB-werkhuizen van Kuregem verkocht en diende de site ontruimd te worden. Op de plaats waar ooit de prachtige type S en N motorwagens werden gebouwd stonden nog enkele museumtrams op hun restauratie te wachten:

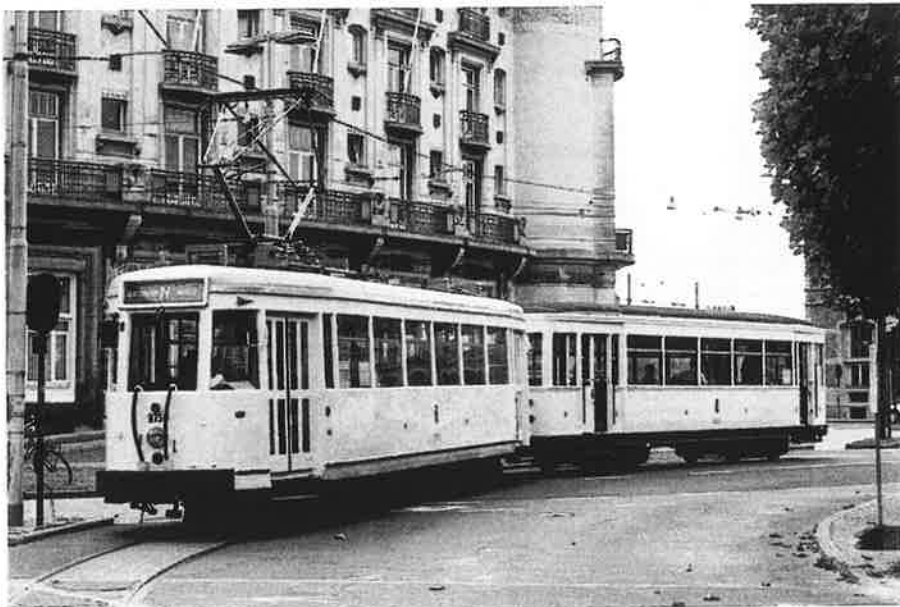
- NMVB-motorwag 9566 (ex stadstram Leuven): werd naar Weelde gebracht, samen met het chassis van de Vervierse motorwag 34 dat onder deze rijtuigkast moet komen.
- NMVB-bijwagens A 2107 en A 10782 (stoomtrambijwagens met gesloten balkons): waren reeds herschilderd en werden voorlopig naar Weelde gebracht, in afwachting van de heropening van Schepdaal.
- De rijtuigkasten van pakwag B 2800 en reizigerswag B 594 (op het chassis van A 4043) werd naar Weelde overgebracht.
- De rijtuigkast van bijwag A 1761 werd verkocht aan het trammuseum van Woluwé, die deze kast ten gepaste tijde zal gebruiken voor de reconstructie van een motorwag BIB.
- Een rijtuigkast met onbekend nummer ging eveneens naar Woluwe, en werd in 2005 doorgesluisd naar Protram.
- De rijtuigkast 1276, een autorail-bijwag, werd eveneens naar Weelde overgebracht.
- MIVA-bijwag 1647: na recuperatie van enkele wisselstukken werd deze bijwag geschonken aan een caféhoudster uit Tubize. De wag werd uitwendig opgefrist en geplaatst in een tuin Saintes (Tubize).
- MIVA-zandwag 1891: werd naar Weelde overgebracht in afwachting van restauratie door RSI. Het rijtuig is inmiddels gerestaureerd en bevindt zich in Groenenhoek.

Foto linksboven:

Het was exact 50 jaar geleden dat er nog eens een tram in Herselt voorbijkwam... Motorrijtuig 9055 op weg van Anderlues naar Weelde op 7 maart 2005. De elektrische en pneumatische onderdelen, en de draaistellen zullen hergebruikt worden bij de toekomstige restauratie van NMVB motorrijtuigen 9942 en 9994.

Foto rechtsboven:

Het Gentse buurtspoorwegstel S9750 + 19537, dat in 2004 naar aanleiding van 100 jaar elektrische tram in Gent terug in orde is gebracht, op de keerlus van het Sint Pietersstation. 19 september 2004.

**Ontruiming stelplaats Oudenaarde**

Eveneens in het kader van het centraliseren van historisch rollend materieel in de museumbewaarpplaats van Weelde, werden een aantal historische autobussen van privé-exploitanten naar Weelde gesleept. Het betrof:

- 2021.01 van Seys-Coopman
- 3521.06 van Buyse
- 3591.05 van Lefever
- 3631.13 van Parmentier
- 3671.?? van Vandenaeweel
- 23-337 van Buyse
- een niet genummerd voertuig voor scholierenvervoer van Scheldeman

Samengevat gaf dit aanleiding tot volgende transfers van historisch rollend materieel :

- MIVA 8853 van Hoboken naar Weelde
- NMVB bus 5939 van Tjalkstraat naar Weelde
- NMVB 9750 van De Panne naar Gentbrugge
- NMVB 9750 van Gentbrugge naar De Panne
- NMVB 19537 van Gentbrugge naar De Panne
- MIVG 216 van Groenenhoek naar Oostende RSI
- MIVG 216 van Oostende RSI naar Gentbrugge
- MIVG 216 van Gentbrugge naar Groenenhoek
- MIVG 70 van De Panne naar Gentbrugge
- NMVB 9566 + chassis STIV 34 van Kuregem naar Weelde
- NMVB B 2800 van Kuregem naar Weelde
- NMVB 1276 van Kuregem naar Weelde
- NMVB 2107 van Kuregem naar Weelde
- NMVB 10782 van Kuregem naar Weelde

- NMVB 1761 van Kuregem naar Woluwe
- NMVB hl 1066 van Schepdaal naar Oostende RSI
- NMVB hl 1066 van Oostende RSI naar Schepdaal
- NMVB A 1625 van Schepdaal naar Oostende RSI
- NMVB A 1625 van Oostende RSI naar Schepdaal
- NMVB A 11509 van Schepdaal naar Oostende RSI
- NMVB A 11509 van Oostende RSI naar Schepdaal
- MIVA 1891 van Kuregem naar Weelde
- MIVA 1891 van Weelde naar Oostende RSI
- MIVA 4417 van Hoboken naar Punt aan de Lijn

- NMVB 9727 wordt rijvaardig gerestaureerd in de technische school van Koekelare.
- NMVB autobus 3135 wordt te Heist o/d Berg door Bus&Car gerestaureerd.

Transfers

- MIVA 1891 van RSI naar Groenenhoek
- NMVB A 871 van Weelde naar Nevele
- NMVB 9055 van Anderlues naar Weelde

In 2005 werd door De Lijn, op initiatief van Mevrouw Ingrid Lieten, een studie besteld bij het studiebureau SIEN. We hernemen hierbij de tekst van een nota van De Lijn:

“Begin 2005 en dit op verzoek van de directie van De Lijn zal een studiebureau worden aangeduid om een lange termijnbeleid uit te bouwen met betrekking tot het historisch patrimonium van De Lijn (rollend materieel en gebouwen).

Deze studie zal moeten uitwijzen wat er in de toekomst nog kan en niet kan. Ook zal deze studie de prioriteiten voor de toekomst moeten aangeven en vastleggen.

De Lijn zal een begeleidingscommissie samenstellen, waarin afgevaardigden zullen zetelen van de verschillende verenigingen om het studiebureau te begeleiden.

De besluiten van deze studie zullen de basis vormen voor het verder beleid van De Lijn inzake haar historisch patrimonium.

In afwachting van de resultaten zal door De Lijn geen enkel initiatief nog genomen worden.”

2005 - Het jaar van de waarheid**Nieuwe aanwinsten**

- NMVB motorwagen type S 9055 werd overgebracht van Anderlues naar Weelde. De tram zal op termijn zijn elektrische en pneumatische organen afstaan voor de restauratie van NMVB motorwagens 9942 en 9994.
- Autobus 1105.24 (prototype A280, ex-Kruger Autobus) werd overgebracht naar Weelde.

Zijn momenteel in restauratie

- NMVB A 871 (aanhangerrijtuig met open balkons) wordt in Nevele gerestaureerd door Achiel Ryckaert. Afspraak op Trammelant 2006 !
- MIVA 4417 wordt rijvaardig gerestaureerd in de werkplaatsen van Punt aan de Lijn, als dubbel in de Antwerpse collectie voor toeristische rondritten.

De resultaten van deze studie worden verwacht in het najaar van 2005 en zullen bepalend zijn voor de toekomst. Items zoals een restauratieplanning, een beleid inzake conservering, restauratie en valorisatie van het patrimonium, toeristische exploitatie in Gent en Antwerpen, de toekomst voor Schepdaal, een vaste restauratiewerkplaats en een overkoepelend beleid voor gans Vlaanderen zullen hierbij ongetwijfeld aan bod komen.

Conclusie:

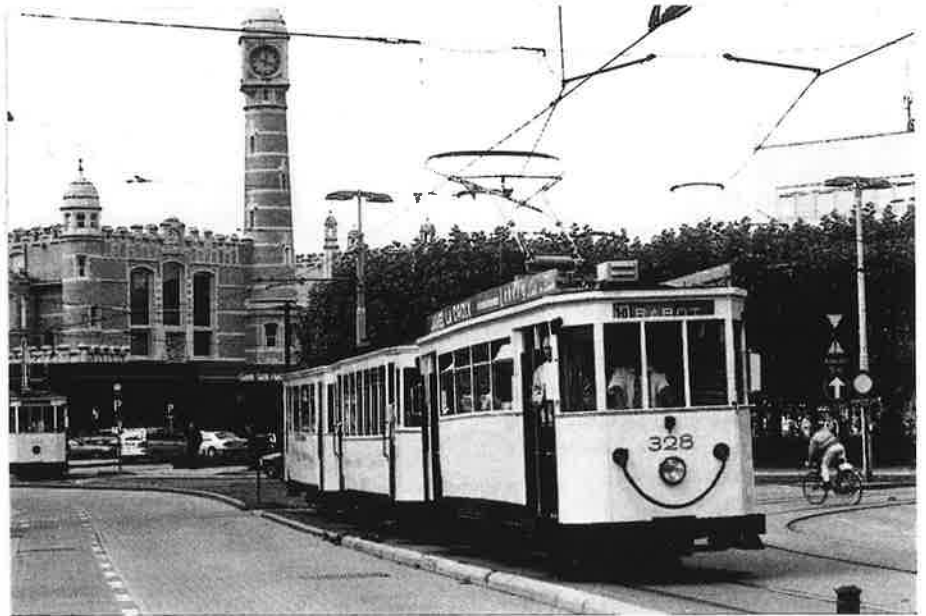
In 2003 en 2004 werd meer getransporteerd dan gerestaureerd. Nu alle historisch materieel in Vlaanderen min of meer op zijn plaats staat, is het tijd om een professionele, realistische en strikte planning op de stellen voor de restauraties. De meeste verenigingen hebben de oefening al gemaakt en reeds in 2003 gedefinieerd wat voor hun prioritair is. Niet alleen voor restauraties, maar ook voor een algemeen museumbeleid, is het nu tijd geworden in Vlaanderen. Eenvoudig is dit niet, de financiële middelen zijn beperkt, de know-how van de NMVB ligt ver achter ons, en er zijn heel wat reglementeringen (zoals het Vlaamse museumdecreet) waar aan voldaan moet worden. Opvallend stil is het ook rond de voortgang van de restauratie van de site van Schepdaal. Dit alles gaf aanleiding tot de hierboven genoemde studie. Rendez-vous dus einde dit jaar om de balans op te maken en te oordelen of de verschillende actoren deze kans hebben gegrepen om professioneler te werk te gaan, of in het andere geval, we weer terecht komen in een eenzijdig en ontransparant beleid op vlak van communicatie, coördinatie en lange termijnvisie!

Overzicht van het materieel ondergebracht in Weelde:

ANTWERPEN		
ww	8827	8853
ab	1001	

GENT		
mw	332	378

NMVB			
mw	9566	9994	9055
bw	B 594	B 2800	A 11572
	1276	19219	9521 9526
gw	A 3063	A 5056	A 7040
	A 7849	B 8400	51763
ab	2550	4007	5939 5979
abp	1051.07	1105.24	2021.01
	3521.06	3591.05	3631.13
	3671.??	9652.08	23-337
	62	Scheldeman	



2004 was ongetwijfeld het jaar waar alle ogen gericht waren op de viering van 100 jaar elektrische tram in Gent. Het werd een vruchtbaar restauratiejaar waarin heel wat trams terug in orde gebracht werden:

Foto boven:

Een konvooi bestaande uit drieasser 328 en bijwagens 55 en 70 aan het Sint Pietersstation...

Foto onder:

Een kruising tussen drieasser 339 en het buurtspoorwegstel in de Steenstraat.

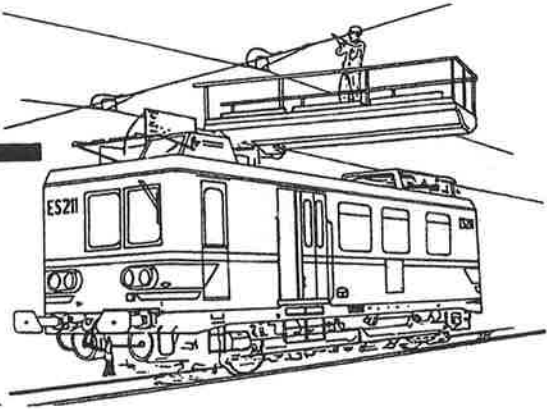
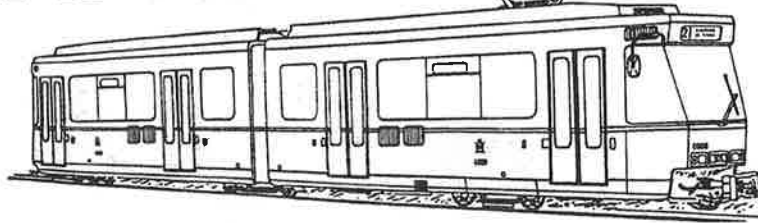
De beide foto's werden genomen op 19 september 2004

Alle foto's: Stefan Justens

Tekst: Stefan Justens



RAIL-AKTUEEL



NMBS

Nieuwigheden vanaf december 2005

Lijn 2:

In de richting Eupen worden de tijden in Leuven weer ..u27/.u29. Geen groot verschil, maar de aansluitingen uit Aarschot (ma-vr) resp. Antwerpen (za-zo) worden daardoor iets betrouwbaarder.

Er komt een extra P-trein Luik – Brussel (visa versa) die niet zal stoppen tussen Luik en Brussel-Noord. P7445 rijdt om 8u18 doorheen Leuven, P8445 doet dit 's avonds om 17u14.

Treinnr.	P7445	P8445
Liège Guillemins	7u46	17u46 ▲
Brussel Noord	8u39	16u52
Brussel Centraal	8u42	16u49
Brussel Zuid	8u46 ▼	16u43

Mogelijk gaan er meer ICE's in Brussel-Noord stoppen.

Lijn 12:

geen aanpassingen, de bediening van Antwerpen-Haven blijft.

Lijn 15: Mol - Hasselt

De treindienst wordt tussen Beringen en Heusden met liefst 1 minuut versneld door het opvoeren van de lijnsnelheid van 90 km/u naar 120 km/u tussen Zolder en vertakking Kuregem.

Lijn 15/29: Lier - Herentals - Turnhout
Voorlopig geen veranderingen. Het wijkspoor te Tielen zou in het voorjaar van 2007 terug aangesloten en beseind worden. Waarschijnlijk komt er een halfuurdienst (1 IR naar Brussel en 1 IR naar Antwerpen C.) na het afwerken van het niveau -1 te Antwerpen Centraal eind 2007.

Foto linksonder:

In Charleroi zien we CFL 3020 aan kop van een goederentrein onderweg tussen Jeumont (Frankrijk) en Ronet.

Foto: Alain Janmart

Lijn 25: De IC Antwerpen - Brussel wordt in het weekend doorgekoppeld met de IC Brussel - Charleroi. Alhoewel deze trein als IC wordt aangekondigd, is dit een zuivere IR-trein qua stopplaatsen en rijtijd. De stoptrein uit Antwerpen Centraal, die vroeger gekoppeld was met de IC naar Charleroi, eindigt in het weekend terug in Brussel-Zuid. Voor de doorgekoppelde IC wordt gereden met loks 21 of 27 en dubbeldeksrijtuigen M6. Het nieuwe patroon laat slechts een korte keertijd zien in Antwerpen Centraal, waar het er naar uitziet dat bij enige vertraging in Berchem zal moeten gekeerd worden, om alles niet opnieuw overhoop te halen op lijn 25 bij de terugrit:

Antw. Centraal	..u04	+1u56 ▲
Antw. Berchem	..u08	+1u52
Mechelen Nek.	..u20	+1u40
Mechelen	..u23	+1u37
Vilvoorde	..u32	+1u28
Brussel Noord	..u40	+1u20
Brussel Centraal	..u44	+1u16
Brussel Zuid	..u49	+1u11
Braine-l'Alleud	+1u13	..u47
Nivelles	+1u24	..u36
Marchienne a P.	+1u32	..u28
Charleroi Sud	+1u36 ▼	..u24

Lijn 34: kleinere verschuivingen van 1 of 2 minuten.

Lijnen 36/36c:

De meeste treinen naar de Luchthaven worden over het algemeen ietsje sneller. De grootste veranderingen zullen op lijn 36 teweeg worden gebracht met de nieuwe dienst Luchthaven-Leuven via de nieuwe Nossegembocht.

- Vertrektijden uit de Luchthaven:

..u19 naar Landen (ma-vr)
..u37 naar Leuven

Ook is er een versnelling voor de IC-K naar Genk door ingebruikname van nieuwe (en meerdere) sporen op lijn 36 en de nieuwe lijn 36N.

De IR d Leuven - Geraardsbergen wordt een CityRail-verbinding met gemoderniseerde tweetjes i.p.v. Breaks.

- Nieuwe vertrektijden uit Leuven:

..u00 IC naar Bergen - Quiévrain
..u08 IR naar de Luchthaven (aankomst ..u23)
..u22 IC naar Gent via Aalst
..u25 IR naar de Luchthaven (aankomst ..u41)
..u33 IC naar Oostende
..u38 CR naar Geraardsbergen
..u57 IC naar Knokke/Blankenberge via Hofstade.



- Vertrektijden uit Brussel-Noord:

- ..u04 IC naar Eupen
- ..u15 IC naar Genk
- ..u34 IC naar Tongeren via Hofstade
- ..u37 IC naar Luik
- ..u44 CR naar Leuven

Lijn 40: Geen veranderingen**Lijn 43:** Slechts minimale verschuiving bij P7676 (Jemelle – Liège Palais)

Lijn 50a: Er komt een nieuwe P-trein Gent-Dampoort – Brussel. Vanuit Gent was er al lang aangedrongen om een snellere verbinding vanuit Dampoort met de hoofdstad te krijgen. Merkwaardig is dat de heen- en terugrit met totaal ander materieel zal gereden worden. Zo wordt 's morgens opgereden met treinstellen, waar mogelijk zelfs in Merelbeke gekoppeld wordt met een treindeel uit Gent St. Pieters. De terugrit wordt verzekerd met een lok reeks 21, met bijna zeker M4-rijtuigen aan de haak.

Gent Dampoort	07u56	18u28	
Brussel Zuid	08u39	17u48	↑
Brussel Centraal	08u44	17u43	
Brussel Noord	08u49	17u38	
Schaarbeek	08u54	17u33	↓

Lijnen 51, 51A en 51B: Slechts kleinere verschuivingen bij enkele ICT-treinen.

Lijn 53: nieuwe cadans L-trein Gent - Mechelen: Gent St.Pieters ..u27 i.p.v. ..u25; vanaf Dendermonde ongewijzigd.

Lijn 54:

Geen veranderingen

Lijn 58: L-trein Eeklo - Gent 2 minuten versneld; in de tegenrichting geen verandering.

Lijn 66: geen wijzigingen.

Lijn 69:

P8083 Kortrijk -> Poperinge rijdt ca. een kwartier later, waarschijnlijk om aansluitingen uit Antwerpen - Gent en Brugge over te nemen. Zo ontstaat er 1 maal per dag een vlotte overstapverbinding Brugge - Ieper.

Lijn 75:

Enkele P-treinen rijden een minuutje vroeger of later. P8001 (Brussel-Luxemburg - Gent - Poperinge, gesleept met een 22) verliest zijn stop in De Pinte.

Lijn 82: geen wijzigingen.

Lijn 86:

P8963 Gent - Oudenaarde rijdt voortaan door naar Ronse, aankomst 19u01

Lijn 89: CR Brussel-Zuid - Zottegem rijdt 2 minuten vroeger; in de tegenrichting 1 minuut later.

Lijn 90: Kleinere verschuivingen bij de toegevoegde snellere treinen.



Lijn 122: Geen wijzigingen

Lijn 125: Liège - Namur

L-treinen Flemalle-haute - Huy - Namur worden 2 minuten sneller t.o.v. de dienstregeling die vanaf juni geldt.

Lijn 130a: Charleroi - Erquelines

Het gedeelte Lobbes - La Buisserie gaat weer naar dubbel spoor; het gedeelte Hourpes - Marchienne-Zone wordt tot juni 2008 enkelsporig. Er zijn kleine aanpassingen in de dienstregeling, vooral in de ochtendspits. Via deze route gaat ook een trein 's Hertogenbosch - Lourdes van een van de kleine Nederlandse spoorwegondernemingen rijden.

Lijn 132: Het gedeelte Cour-sur-Heure - Walcourt gaat tijdelijk (december 2005 tot december 2007) naar enkel spoor, waardoor enkele kruisingen moeten verschuiven. Aangezien er op deze lijn niet volgens een vaste cadans wordt gereden, moet de NMBS dat trein per trein aanpassen. Over het algemeen houdt de aanpassing in dat het vertrek wordt vervroegd.

Foto linksboven:

Een locotractor aan kop van een sleep, helpt mee aan de aanleg van de hogesnelheidslijn 4 naar Nederland. Er is een intens verkeer tussen de werkbasis L.4 en de HST werf. Naast diesellocomotieven worden er ook treinen gesleept met locottractoren. Alle treinen worden voorzien van een groot herkenningsnummer op het tractievoertuig. Ekeren, 16 juni 2005. foto: Alain Janmart

Lijn 154: Namen - Dinant

Wegens werkzaamheden in het station van Namen rijdt IC M op weekdagen alleen naar Luik. Dinant wordt door de IRn (Essen - Jambes) bediend, die in het pad van de IC M gaat rijden. Deze situatie duurt in principe tot juni 2006.

Foto linksonder:

Op 24 mei staat een NS meetrijtuig gesleept door Railion 6508 in de bundel van station Essen.

foto: Alain Janmart



Lijnen 161/162:

Verschuivingen bij een enkele P-trein. De IC 4629, de opvolger van de Grand-Ducal, wordt tussen Namen en Brussel-Zuid 8 minuten versneld.

Op enkele vrijdagen in het toeristische seizoen, gaan er internationale treinen van Brussel-Zuid naar Bologna en Narbonne rijden; 2 dagen later komen ze weer terug. Wie die treinen gaan rijden is nog niet duidelijk, maar mogelijk gebeurt dit in opdracht van TTC:

Treinnr:	E 13231	E 13230
Brussel-Zuid	13u18	11u28 ▲
Brussel-Noord	13u26	11u20
Brussel-Luxemb.	13u38	11u06
Namur	14u34	10u21
Bologna +1dag	11u43	▼-1d.15u00

Treinnr:	E 1421	E 1422
Brussel-Zuid	17u58	06u23 ▲
Brussel-Noord	18u08	06u12
Brussel-Luxemb.	18u23	06u00
Namur	19u03	05u22
Narbonne +1dag	03u42	▼-1d.16u43

Skitrein met alleen zitrijtuigen:

Rijperiode enkel op vrijdag/zaterdag van 23 december tot 10 maart (+leeg op 17 maart). De terugrit verloopt op zaterdag/zondag, van 31 december tot 19 maart (+leeg op 25 december)

Treinnr.	E13221	E13220
Oostende	20u57	10u10 ▲
Brugge	21u14	09u54
Gent St.P.	21u40	09u26
Brussel Zuid	22u24	08u45
Brussel Noord	22u32	08u36
Leuven	22u56	08u11
Luik +1dag	00u01	07u21
Innsbruck +1dag	12u22	▼-1d.19u57

E.H.

Infrastructuur**Moderniseringswerken station Brugge:**

Als aanvulling op het bericht verschenen in ook vorig nummer kunnen we nog vermelden dat eveneens de sporen worden vernieuwd en de houten dwarsliggers vervangen worden door betonnen exemplaren. De perrons krijgen stevige boorden en als bedekking gaan rode klinkers zorgen voor wat kleur. Inmiddels is spoor 10 terug in dienst voor de treinen richting Oostende, maar de toegang gebeurt via voorlopige, gevaarlijke trappen waarop matten werden geplaatst. Voor oudere reizigers is dit wel een moeilijke verplaatsing.

Uitwijkmogelijkheden lijnen 50 en 75:

In het station van Beernem konden, tot voor kort, lange goederentreinen worden uitgeweken om reizigerstreinen door te laten. Maar de snelheid van sommige homogene containertreinen wordt alsmat hoger en de rittijd is te belangrijk om een trein uit te wijken. Ook het onderhoud van wissels en spo-



ren vergt steeds meer personeel, waardoor er meerdere ploegen dienen in te staan voor dit noodzakelijke werk. Aangezien er ook een uitwijkmogelijkheid bestaat te Landegem, werd de deze van Beernem overbodig en werd er besloten om in Beernem de beide sporen uit te breken. Bovendien kadert de uitbraak in het plan, om zich van zo veel mogelijk overbodige en vooral dure wissels te ontdoen. Deze zijn inmiddels reeds ontdaan van de bovenleiding alsmede de wisselverbindingen met het hoofdspoor.

Tussen Gent en Kortrijk kunnen de goederentreinen uitwijken in Deinze of Waregem. Ook hier gebeurt dit steeds minder omwille van de verhoging van de snelheid van de goederentreinen. De treinen worden op die lijn meestal gesleept door een Belgische 1200 of een Franse BB 36000.

Foto rechtsonder: De MaK 2000BB van Siemens-Vossloh staat op 13 juni 2005 bij de werkplaats van Antwerpen-Noord.

foto: Alain Janmart

**Foto rechtsboven:**

Een beeld van de vernieuwingswerken aan de perrons te Brugge. Op 3 juni staat loc 2727 aan kop van een dubbeldektrein. foto: Alain Janmart

Grensstation Essen:

In het grensstation Essen worden er belangrijke spoorwerken ondernomen om langere goederentreinen te ontvangen bij onregelmatigheden in Nederland. De huidige lengte van sommige sporen bedraagt slechts 560m, wat tegenwoordig veel te kort is. De meeste doorgaande treinen hebben een lengte van 600m tot 700m. Van de oorspronkelijke 10 sporen zullen er nog slechts zes overblijven, waarvan 3 onder draad en 3 'dieselsporen' voor Infrabel. Voor deze spoorwerken worden treinen van Infrabel gebruikt en gesleept door hun diesellocomotieven van de reeksen 62/63. Het gebeurt dan ook dat er een diesel van die reeks in Essen op bezoek komt, wat vroeger eerder een zeldzaamheid was.

Car-wash Gent:

De carwashinstallatie buiten het station van Gent kan momenteel slechts gebruikt worden door dieseltreinen. De elektrisch aangedreven reizigerstreinen dienen tijdelijk met een diesellocomotief door de wasstraat te worden getrokken en/of geduwd. De oorzaak van dit ongemak zijn de aanpassingswerken die nodig zijn voor de viersporigheid van het baanvak Gent – Brugge.

Materieel**Homologatietest Siemens-Vossloh:**

Op 13 juni was er een in blauwe livrei getooidde loc MaK 2000BB van Siemens-Vossloh uit het Duitse Kiel op werkbezoek in de Antwerpse regio, waar deze stationeerde op de terreinen van de locomotievenwerkplaats te Antwerpen-Noord.

Reeks 22 - Extra toeristentreinen:

Tijdens de vakantiemaanden juli en augustus rijden er diverse extra treinen naar de Belgische badsteden. Ook dit jaar wordt er opnieuw een beroep gedaan op de oude locomotieven van de reeks 22 om deze treinen te slepen.

Reeks 77/78:

Te Antwerpen-Noord werd onlangs de laatste locomotief van deze reeksen geleverd, de 7870. Dit is - voorlopig - de laatste van 170 exemplaren. Met het inzetten van steeds meer locomotieven van deze reeksen worden de rangeerlocomotieven van kleinere reeksen meer en meer buiten dienst gezet.

Ongeval in de Antwerpse haven:

Op dinsdag 12 mei 2005 gebeurde er een spectaculair ongeval op een met lichten beveiligde overweg 600 (n.v.d.r.: de overwegen in de Antwerpse haven dragen het nummer van de meest nabij



gelegen kaai) aan de Noorderlaan. Uitzonderlijk is dit niet maar deze keer werd diesellrangeerlocomotief 7406 letterlijk uit de sporen gereden door een vrachtwagen, die als winnaar uit dit gevecht kwam. De locomotief werd over een afstand van zo'n 30m uit de sporen gelicht en belande op zijn zijde. Door de hevige klap was onder andere ook de radiator lek geraakt waardoor de koelvloeistof ging lekken. De schade was vrij aanzienlijk en de treinbestuurder werd in shock afgevoerd, maar gelukkig niet ernstig gewond. Verder onderzoek zal uitmaken of de loc nog wordt hersteld.

Lourdestreinen:

Ze bestaan nog steeds, niet enkel de wonderen, maar ook de Lourdestreinen. Op 11 juni stond er een lange reizigerstrein in het station van Lier. Deze trein kwam van Turnhout en Herentals, om in Lier nog een aantal reizigers op te laden. Meestal worden de

Foto linksboven:

De Lourdestrein in het station van Lier op 11 juli 2005. De loc staat reeds voorbij het uitrijsignaal.

foto: Alain Janmart

bedevaarders met bed en al in de rijtuigen gebracht. De trein bestond uit 14 oude Franse internationale rijtuigen en zou naar Quévy rijden gesleept met loc 2717. Door de lengte van de trein kon het vertreksein niet worden geopend. De stationschef diende een overschrijdingsbevel te overhandigen aan de treinbestuurder om het vertrek toe te laten. (Dit bevel werd met dank aanvaardt door onze voorzitter). Voor de reis op het Franse net werd de tweespanningslocomotief SNCF 22324 gebruikt, die de trein verder tot in Lourdes zou brengen zonder verdere locwissels.

A.J.

De Lijn Algemeen

De Lijn in cijfers

De laatste jaren zit het gebruik van het openbaar vervoer terug in de lift. Een grote oorzaak is het promoten via het "gratis" laten rijden van belangrijke groepen uit onze samenleving. Nu moeten we dit wel wat relativeren want gratis bestaat niet in de wereld, maar de overheid heeft wel de verdienste om een aantal dun bezette ritten nu te bevolken met mensen die wellicht anders gebruik zouden maken van een privé-auto. Op die manier wordt er eveneens gewerkt aan de mobiliteit in het algemeen. Het lijkt ons interessant om de evolutie in de periode 1993 tot 2004 in enkele tabellen te plaatsen (voor enkele jaren beschikken we niet

	aantal GEREDEN KILOMETERS in miljoenen			
jaar	Bus	Tram	Trolley	Totaal
1996	105,570	11,420	0,660	117,650
1997	107,790	11,400	0,470	119,670
1998	112,860	11,490	0,370	124,730
1999	115,310	11,660	0,620	127,610
2000	117,720	12,240	0,590	130,550
2001				143,500
2002	149,510	13,630	0,550	163,700
2003	160,730	14,060	0,530	175,330
2004	178,738	14,475	0,182	193,396
2004 / 1996	+ 69,31%	+ 26,75%	- 362,64%	+ 64,38%

aantal VOERTUIGEN in eigen regie										Totaal aantal	Totaal met Pachters
jaar	Trams			Trolley	Bussen						
	Antw.	Oost Vl.	West Vl.	Totaal	Oost Vl.	Standard	Geleed	Midi/Mini	Totaal	De Lijn	Pachters
1994	166	63	51	280	20	1193	182	63	1438	1738	
1995	166	63	51	280	20						
1996	166	63	50	279	20	1269	201	74	1544	1843	
1997	166	63	49	278	20	1192	215	166	1573	1871	2715
1998	166	63	49	278	20	1215	216	170	1601	1899	2743
1999	171	54	49	274	20	1253	233	193	1679	1973	2820
2000	171	54	49	274	20	1254	233	201	1688	1982	2866
2001	189	64	49	302	20						3050
2002	188	68	49	305	20	1391	271	166	1828	2153	3144
2003	188	68	49	305	20	1400	296	246	1942	2267	
2004	211	68	49	328	20	1349	529	274	2152	2500	3764
2004 / 1994	+ 27%	+ 7,9%	- 3,9%	+17,1%	0%	+ 13,1%	+ 191%	+ 335%	+ 49,7%	+ 43,8%	

aantal REIZIGERS De Lijn in miljoenen							
jaar	Antwerpen	Oost Vlaand	Vl. Brabant	Limburg	West Vlaand	Totaal	Personeel
1994	84,468	52,371	39,529	16,999	27,278	220,645	4801
1995						218,740	4846
1996	84,200	49,240	38,670	16,630	26,110	214,847	4997
1997	84,500	49,690	37,900	17,740	26,050	214,886	5234
1998	85,090	48,860	37,830	18,400	26,230	216,428	5425
1999	87,020	50,020	39,440	19,010	27,740	223,232	5592
2000	92,240	53,760	42,850	19,990	31,570	240,410	5813
2001	101,676	57,482	46,524	23,475	25,845	265,005	6186
2002	120,452	68,073	54,504	30,206	45,122	318,358	6535
2003	139,350	76,591	60,381	34,911	50,951	362,184	6813
2004	161,489	86,307	69,155	38,921	57,143	413,015	7213
2004 / 1994	+ 91,18%	+ 64,80%	+ 74,95%	+ 128,96%	+ 109,48%	+ 87,19%	+ 50,24%

over alle cijfers, maar de trend is wel duidelijk af te lezen.)

opmerking: opletten met statistieken! De Lijn neemt bvb. de verhuurde trolleybussen aan Arnhem in de lijsten op alsook de "Bochumtrams" en we weten allen hoeveel kilometer deze laatste in Vlaanderen gereden hebben.

Test met gekleurde bestemmingsaanduiders

In ons vorig nummer brachten we op de achterpagina een foto van een autobus met gekleurde bestemmingsaanduiders. Ondertussen heeft De Lijn enkele autobussen uitgerust met aanduiders van diverse fabrikanten. De Lijn heeft enkele verenigingen van gebruikers van het openbaar vervoer zoals de BTTB en mindervaliden en slechtzienden uitgenodigd op een presentatie en evaluatie van de diverse aanduiders (zie ook autobussalon Kortrijk, Rail Revue 2004/1 blz. 17). Uit de tekst van De Lijn onthouden we het volgende:

Het doel van de test is te onderzoeken of het bestaande systeem voor bestemmingsaanduiders dat op de voertuigen in gebruik is, dient behouden te blijven, of het opportuun is om over te schakelen naar nieuwe technologieën. Naast de bedrijfszekerheid en het economische aspect is de leesbaarheid en herkenning voor de reizigers belangrijk, in het bijzonder voor slechtzienden en ouderen. Sinds 1993 worden de nieuwe bussen in dienst gesteld met elektronische bestemmingswijzers (de gele flipdots). Voordien werd gebruik gemaakt van gekleurde rolfilms (deze zijn nu praktisch uit het autobuspark verdwenen). De voordelen van de elektronische bestemmingswijzer zijn:

- digitale bestanden die flexibel uitgewisseld kunnen worden.
- grotere bestemmingslijsten (10000 i.p.v. rolfilm (80).
- nieuwe bestemmingen zijn relatief gemakkelijk in te voeren.
- mogelijkheid om altemerende beelden weer te geven.

Het grote nadeel na het invoeren van de digitale aanduiders is het verlies van de kleuraanduiding. Daarom werd op de Hermelijns trams de rolfilm behouden omdat het aantal lijnen beperkter is en er (relatief) weinig reiswijzigingen voorkomen.

Sinds de invoering van de elektronische filmbeelden zijn er al veel opmerkingen geweest over de toepassing van de elektronische bestemmingsaanduiders. De herkenbaarheid is sterk verminderd wegens het verdwijnen van de kleuren, de digitale mogelijkheden worden ook niet altijd als een voordeel ervaren (bvb. alternerende beelden). n.v.d.r.: vooral het tijdelijk verdwijnen van het lijncijfer bij de beeldwisseling, kan verwarring geven op trajecten die door meerdere lijnen bereden worden. Ook het wisselen van het beeld in horizontale zin neemt enige tijd in beslag. Bij De Lijn Antwerpen zijn er in die zin reeds enkele autobus (reeksen) die tijdens het wisselen het lijnummer behouden en de bestemming en de reis-

weg "via" in verticale zin laten alterneren. Ook zet men de aanduider in contrast (de karakters blijven zwart en de rest is geel) voor sneldiensten.

Er is momenteel in dit verband een evolutie aan de gang, die nieuwe technologieën beschikbaar brengt op de markt:

- LED (kleurweergave is mogelijk)
- LCD
- Flip-dot + LED

Het is wel belangrijk te vermelden dat enkel bij systemen met flip-dots de informatie behouden blijft bij het afzetten van de spanning (de motor aan bvb de terminus). De andere systemen hebben spanning nodig om informatie weer te geven wat een extra belasting voor de batterij betekent. Bij interne en externe rondvraag werd waardevolle doch niet steeds coherente informatie aangeboden. Om deze theoretische benadering te overstijgen is er dus een praktische proef opgestart met verschillende systemen om te bestuderen of deze nieuwe technologieën belangrijke voordelen opleveren in verband met de zichtbaarheid (afstand en kijkhoek), leesbaarheid, gewicht, verhouding afmetingen / beeldoppervlakte, onderhoud, stroomverbruik, de lotgrootte en last but not least de kostprijs.

De verschillende technologieën

Deze opsomming van de verschillende technologieën is gebaseerd op informatie die verschillende leveranciers opgegeven hebben en tevens werd er gebruik gemaakt van de gegevens die in "Bus signage guidelines for persons with visual impairments (signalisatie voor personen met een visuele handicap): electronic signs van de Federal Transit Administration (F.T.A.) staan.

1) VAST BORD:

wordt o.a. nog steeds gebruikt in Frankrijk, om op de zijkant de reisweg aan te duiden.

2) De ROLFILM:

Momenteel wordt dit systeem bij De Lijn enkel nog toegepast op trams. Het beeld wordt op een doek of plastic gedrukt en verlicht door een fluorescentielamp. Het aantal beelden is wel beperkt maar daarnaast blijft het een goedkope, betrouwbare oplossing om boodschappen in verschillende kleuren weer te geven. Het wijzigen nadien is niet flexibel en heeft een veel grotere kost dan bij een elektronische film. (bvb een nieuwe rol kost ongeveer 2500 EUR)

Pro:

- Kleurweergave mogelijk.
- Goede leesbaarheid en herkenning door de reizigers (ook voor de niet "geletterden", men herkent zijn lijn aan de kleur).
- Positieve reacties van doelgroepen (slechtzienden en BTTB)

Contra:

- Weinig flexibiliteit.

- Veranderen van bestemmingen is kostelijk.
- Het aantal boodschappen is beperkt.
- Beperkte levensduur van de fluorescentielamp.
- Wisselen (voordraaien) van een boodschap kan lang duren.

2) De FLIP DOT display:

Deze technologie wordt momenteel toegepast. Het beeld wordt opgebouwd uit een matrix van lamellen met een reflecterende gele en zwarte kleur. Elke lamel wordt elektromagnetisch bediend en blijft in die positie staan. Er is dus enkel elektrisch verbruik bij het opbouwen van het beeld, bij het afvallen van de spanning blijft het beeld behouden op het scherm. De verlichting wordt verzorgd door een fluorescentielamp onder/boven van de display. Op de recentste versies is de lamp vervangen door een LED-bar (onder het scherm). De voordelen van de LED-bar ten opzichte van de lamp zijn een verhoogde levensduur, geen warmteontwikkeling en minder stroomverbruik. Het stroomverbruik van deze displays is sowieso laag. Overdag is er zelfs geen verbruik van de verlichting nodig.

Pro:

- Beeld blijft behouden bij het afzetten van de spanning.
- Beproefde en gekende technologie.
- Laag energieverbruik, geen verlichting overdag.
- Lage onderhoudskost.
- Hoge levensduur.

Contra:

- Geen verschillende kleurcodes mogelijk (behalve in contrast).
- Reflecterende laag op het karakter verbleekt na een tijd.
- Bewegende mechanische onderdelen.

4) FLIP DOT/LED display:

Verder bouwend op de goede eigenschappen van de flip dot heeft men nu ook displays waar er per beeldscherm-punt tevens een LED wordt voorzien. Overdag kan deze verlichting uitgeschakeld worden en 's nachts heeft men een monochromisch (éénkleurig) LED display. Door zijn opbouw van het systeem is de resolutie echter beperkt.

Pro:

- De leesbaarheid is 's nachts beter dan bij een gewone flip dot.
- Het beeld blijft behouden bij het afzetten van de spanning.

Contra:

- Bewegende mechanische onderdelen.
- Dubbel systeem.
- Beperkingen in resolutie.
- Kostprijs.

5) LED display:

LED-displays (LED is Light Emitting Diode of licht uitzendende diode) bieden de mogelijkheid om kleuren weer te geven. De kleuren worden samengesteld uit de drie basiskleuren waarvoor er

telkens één led voorzien is. De drie basiskleuren zijn net zoals bij een televisiescherm rood, blauw en groen. De kostprijs voor een volledige aanduiding in kleur ligt vrij hoog aangezien er voor elke dot (of punt) 3 led's nodig zijn. Meestal wordt enkel het lijnnummer in kleur weergegeven en de tekst in één kleur, meestal amberkleurig. Deze displays hebben een lager gewicht dan de flip-dots of LCD displays en tevens is de inbouwdiepte minder groot. Deze schermen hebben ook de mogelijkheid om een lopende tekst of animatie weer te geven. Het stroomverbruik is hoger dan bij de flip-dot displays door het grote aantal led's. Aangezien deze displays steeds stroom verbruiken bij de weergave van een beeld zal er bij het stilleggen van de motor een extra belasting van de batterij zijn.

Pro:

- Geen bewegende delen.
- Bewegende beelden zijn mogelijk.
- Kleuren zijn mogelijk.
- Laag gewicht.
- Lage kostprijs voor monochrome weergave (slechts één kleur led's).

Contra:

- Hoger stroomverbruik dan flip-dots.
- Bij het afzetten van de spanning verdwijnt het beeld.
- Hogere belasting van de batterij.
- Slechtere leesbaarheid voor slechtzienden volgens studie FTA.

6) LCD display:

Er bestaan twee types van LCD (LCD is Liquid Crystal Display of vloeibare kristallen)

1) AMLCD (actieve matrix LCD) voor gebruik in laptop en televisie.

2) TNLCD (twisted nematic) voor gebruik in o.a. horloges, aanduiders.

Zij zijn op hun beurt onderverdeeld in:

- Reflectief met goed contrast en leesbaarheid, heeft frontverlichting nodig.
- Transmissief is goed leesbaar in het donker, gebruiken achtergrondverlichting.
- Transflectief is bruikbaar in goed en minder goed omgevingslicht, gebruikt achtergrondverlichting.

Bij de TNLCD kan het beeld worden opgebouwd op twee manieren. Ofwel wordt het beeld opgebouwd uit segmenten (zoals een horloge), ofwel gebruikt men een matrix van punten. De vloeibare kristallen zijn gevoelig aan de omgevingstemperatuur. Bij lage temperaturen kan het zijn dat de opbouw van het beeld traag verloopt of dat men moet wachten tot de temperatuur voldoende hoog opgelopen is.

Pro:

- Ondiepe constructie mogelijk.
- Theorisch grotere kijkhoek dan led's.
- Betere leesbaarheid voor slechtzienden dan bij led's.

Contra:

- Duurder dan led's.

- Breekbaar scherm, hoog gewicht
- Temperatuurgevoelig.
- Bij schade moet heel het paneel vervangen worden.
- Bij afzetten van de spanning verdwijnt het beeld.

De vergelijkende test

Hiervoor werden er door de verschillende leveranciers materiaal ter beschikking gesteld. Hieronder zijn de voornaamste gegevens opgenomen van de systemen die in de autobussen werden ingebouwd. Al deze bussen rijden in de regio Mechelen. Ter vergelijking was er ook een bus uitgerust met het nu gebruikte systeem (flip-dot) ter plaatse.

- 3268 standaard flip dot MOBITEC
- 3689 flip dot plus led MOBITEC
- 3693 LCD MITRON
- 3695 LCD GORBA
- 3694 led monochroom (amberkleurig) GORBA
- 3701 led kleur AESYS
- 3691 led kleur BANOVER Displays
- 3690 led kleur WNG-Ameli

We gaan hier niet uitvoerig in op alle technische kenmerken. Wat voor ons als belangstellende / gebruiker het belangrijkste is, is de leesbaarheid. Van belang is hier vooral de grootte van de dots, de lichtsterkte, afmeting van cijfers en lettertekens en de gebruikte kleuren. Het valt op dat vooral de zuivere basiskleuren er goed uitkomen. Het is belangrijk om te vermelden dat de evaluatie gebeurde bij zeer betrokken weer. (De foto achteraan in ons vorig nummer werd genomen bij fel zonlicht op de voorzijde van de bus.) De gebogen vorm van de voorruit geeft dikwijls aanleiding tot zeer hinderlijke reflectie. Wit dat bekomen wordt door menging van rood, blauw en groen is niet steeds zuiver. Hier speelt ook de kijkhoek mee. Als men recht op de display kijkt is het wit, naarmate men schuin kijkt kan men de verschillende basiskleuren onderscheiden. Naarmate men meer schuin gaat kijken komen er bij led's hinderlijke horizontale lijnen te voorschijn, zeker bij dikke karakters, opgebouwd uit twee of drie lijnen dots. In het algemeen werden de systemen met led's beter bevonden dan deze opgebouwd met LCD.

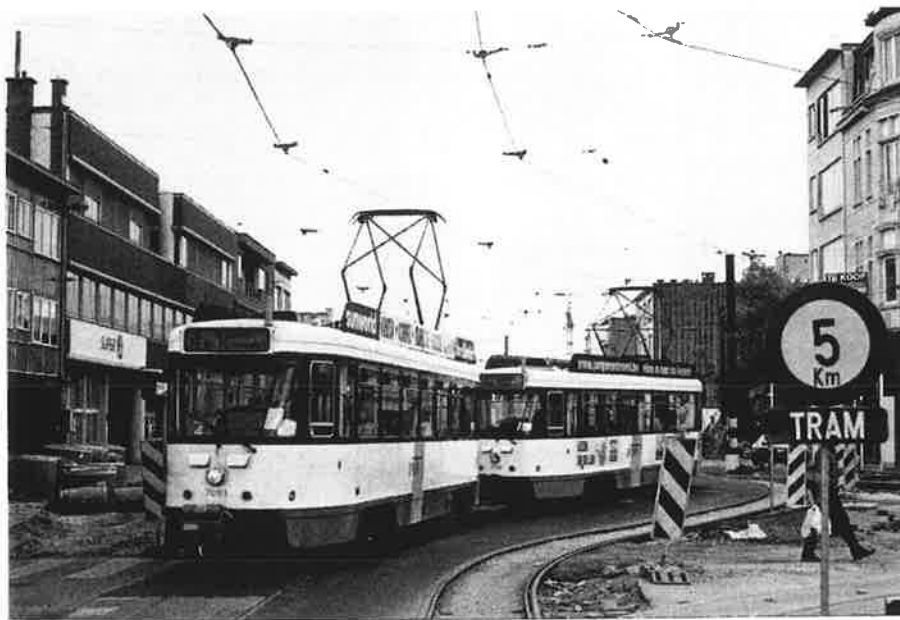
Vanwege de slechtienden werd gesteld dat vooral het contrast belangrijk is en niet zo zeer de kleur. Voor deze mensen is een wit karakter op een zwarte (donkere) achtergrond nog het beste leesbaar (zoals nu op de sneldiensten). Ze hebben ook moeilijkheden met bewegende (veranderende) beelden omdat zij meer tijd nodig hebben om een mededeling op te nemen. Zo zie je maar dat (te) veel informatie niet altijd een verbetering is. Er werd terloops ook voorgesteld om de zijfilmkast niet bovenaan maar wel op ooghoogte aan te brengen. We gaan hier tenslotte als VeBOV geen "beste koop" aanduiden. De Lijn zal de

evaluaties gemaakt door de aanwezigen zeker meenemen in de toekomstige bestellingen van bus en misschien zelfs ook trams. Het is zo dat er nog weinig fabrikanten zijn van rolfilms.

Met dank aan De Lijn voor de informatie, en speciaal aan Dhr. Meys, afdelingshoofd rollend materieel.

L.C.

De Lijn Antwerpen



Leveringen en revisie van trams:

De levering van nieuwe Hermelijntrams is zoals gemeld gestopt bij de 7257. Er werd voorrang gegeven aan de tweerichtingstrams voor Gent dat dringend nood had aan trams ter gelegenheid van de Floralieën. Wanneer men het tempo van ongeveer twee trams per maand kan aanhouden zal ergens in het najaar als laatste de 6331 geleverd zijn te Gent. Daarna kan de levering voor Antwerpen hervat worden (7258 - 7271). De laatste wordt verwacht in augustus 2006. Blijft natuurlijk nog de vraag waar men deze trams gaat stallen. Wat Hoboken betreft is er nog steeds geen verbetering te merken (vernieuwing van de wisselkam en eventueel reconstructie van de loods), Punt aan de Lijn staat inmiddels zowat vol en in Wijnegem is er nog steeds geen schop in de grond gestoken. Inmiddels blijft men mondjesmaat de overblijvende PCC's reviseren (juli 2005 waren dat nog steeds de 7009, 7015, 7024 en 7027). Intussen gaat men natuurlijk wel verder met het gewone onderhoud en schilderbeurten van de PCC 2. De eerste exemplaren van de "Scharfenbergen" werden inmiddels reeds weer 15 jaar geleden omgebouwd. Terloops even vermelden dat de 7052 buiten strijd is ten gevolge van een kop staart aanrijding op 11 mei 2005 met een Hermelijn in de eindpuntlus te Hoboken Lelieplaats. Naast de blikshade was er vrij grote schade aan de vloer van de tram.

Foto midden:

Gekoppelde PCC's 7081+7132 op lijn 4 aan de Zwaantjes, hoek Voetbalstraat rijden op 25, juni 2006 over de nieuwe tijdelijke sporen richting Hoboken.

foto: Luc Couscheir

Reclame trams:

- 7007 Generali ex Opsinjoren tot mei '05
- 7008 Viessmann ex Mediamarkt tot april 2005
- Generali ex Viessmann tot mei '05
- 7043 Mobitel nieuw sinds mei 2005.
- 7049 RBK (Reebok) ex Nokia tot mei 05
- 7051 Champion Concept Store nieuw sinds mei 2005
- 7060 Generali ex Crossover tot mei 2005

Spoorwerken:

Sint Bernardse Steenweg:

Aan de Zwaantjes hoek Voetbalstraat zijn de sporen nu verlegd naar de oostelijke kant van de straat. Op 17 juni kwam het spoor richting centrum in dienst, op 21 juni was het spoor richting Hoboken aan de beurt. Ook voor de verlenging richting Hemiksem zal het nog jaren wachten worden.

Leien: Hier is deze keer niet veel te vermelden. Het sporencomplex ter hoogte van de Nationale Bank ligt er nog steeds zoals in het voorjaar. Het is wachten tot de hervatting van de wegeniswerken in augustus. Wanneer het autoverkeer dan op het wegvak extra-muros kan rijden kan men verder aan de zijde intramuros (de kant van het bankgebouw). De tram en busbedding is wel inmiddels klaar tot aan de toekomstige terminus Bolivarplaats. Het is nog altijd de bedoeling om in het najaar alles in orde te hebben, behalve de verlenging van

lijn 8 vanaf de Lambermontplaats tot Bolivarplaats. Waarschijnlijk zal naast lijn 8 ook lijn 12!!! naar de nieuwe keerlus Bolivarplaats gaan rijden. De Lijn denkt ernstig aan een wisseling tussen de lijnen 12 en 24. De 12 is mede door zijn lengte en traject door de smalle straten erg onregelmatig. De 24 kan daarentegen over grote gedeelten op een eigen bedding rijden. Meer hierover wellicht in ons volgend nummer, maar hou alvast maar je fototoestel in aanslag.

Mortsel: Ook hier zijn de spoorwerken reeds enkele maanden beëindigd. De wegenwerkers blijven gestaag verder werken aan de bermen en perrons maar voor de verlenging richting Boechout of Kontich zullen we nog wat (nog jaren) geduld moeten hebben. In 2006 zijn er in België immers gemeenteraadsverkiezingen en dan staat een opengeploegd centrum niet erg netjes.

Nieuwe lijnfilmen oudste PCC's

Misschien hebt U het ook al gemerkt; op een aantal van de oudste PCC's verschenen nieuwe lijnfilmen met een aantal al even nieuwe bestemmingen. Merkwaardig zijn de open vakken onder respectievelijk lijn 4, 12 en 24. Dat zet een mens natuurlijk tot denken! Nieuw zijn ook de technische aanduidingen 'Geen dienst', 'Proefrit' en 'Rijschool', die op een wit veld zijn aangebracht en voor de reiziger geen opstap inhouden. De geel op zwarte aanduidingen blijven voorbehouden voor de inkortingen en omlleidingen. De meeste lijnkleuren zijn een ietjes anders en geven daardoor een beter contrast.

Uitbreiding tramnet (grotendeels) beslist:

De Vlaamse regering heeft het licht op groen gezet voor het Masterplan Antwerpen. Het werd gesplitst in een

fase 1 van 2006 tot 2010 en een fase 2 tussen 2011 tot 2015. Zijn ondermeer opgenomen de verbreding van het Albertkanaal met de aanpassing (nieuwbouw) van de bruggen.

De tweede helft van de Leien zou in 2011 moeten klaar zijn compleet met een tram- busbaan in noordelijke richting. De verlenging naar Wijnegem Krabbershoek (Shopping Center) start in 2007 en moet in 2008 in dienst zijn (samen met de nieuwe stelplaats?) De verlenging naar Schilde is voor 2009. Reeds in 2006 gaat men verder vanuit Mortsel tot aan Boechout Capenberg dat in 2008 in dienst komt. Van de tak naar Kontich is er (voorlopig) geen sprake meer. Ook goed nieuws dus voor een nieuwe tramlijn richting Ekeren via de Leien, naast de Damwijk en een eigen brug over het Albertkanaal en het nieuwe station Luchtbal aan de Groenendaallaan. In de fase twee van het

Nieuwe lijnfilmen op de oudste Antwerpse PCC-rijtuigen

2	Hoboken Linkeroever
3	Merksem Zwijndrecht
4	Hoboken St.-Pietersvliet
7	Mortsel St.-Pietersvliet
7	Boechout St.-Pietersvliet
8	Eksterlaar Lambermont
8	Eksterlaar Bolivarplaats
10	Deurne Melkmarkt
10	Wijnegem Melkmarkt
11	Eksterlaar Melkmarkt
12	Schoonselhof Wim Saerenspl.
15	Mortsel Linkeroever
15	Kontich Linkeroever

24	Silburg Zuidstation
	Zwaantjes Sportpaleis Luchtbal
	Luchtbal Stelplaats Deurne
	Bolivarplaats
	Centraal Station Deurne Schotensesteenweg
	Groenenhoek
	Groenplaats
	Harmonie Jan De Voslei (Antwerp Expo)
	Koninklijkelaan
	Linkeroever

	Marnixplaats
	Mortsel Gemeenteplein
	Nationale Bank Schijnpoort (Sportpaleis)
	Schoonselhof
	Sportpaleis
	Stenenbrug
	Zuidstation
	Zwijndrecht
	Extra Dienst
	Geen Dienst
	Proefrit
	Rijschool

Masterplan (na 2011) zijn de verbindingen naar Nieuw-Zuid, Linkeroever-Noord, Borsbeek en Wommelgem opgenomen. Waar niet over gesproken wordt is de verlenging vanaf Hoboken Schoonselhof tot Hemiksem. De gemeente Hemiksem is niet erg gediend met slechts een verlenging tot de grens en ziet de tram liever doorgetrokken tot in het centrum. Nu rijdt daar elke tien minuten een bus naar en van Antwerpen. Ook is men het nog oneens met de inplanting van de tram-busbedding op de Sint Bernardesteenweg. Blijft deze in het midden of moet ze aan één van de zijanten van de weg komen? Het ziet er in elk geval naar uit dat Hemiksem minstens tot fase twee moet wachten. De niet met de Antwerpse situatie vertrouwde lezer geven we mee dat de projecten van het Masterplan bekostigd worden met de inning van de tolgelden op de Oosterweelbrug/tunnel.

Spoor- en tractieproblemen:

De inzet van niet alleen meer, maar ook het gekoppeld rijden met PCC's brengt enkele belangrijke neveneffecten met zich. Men kan stellen dat het vervangen van een losse PCC door een koppelstel de sporen in theorie eens zo vlug doen verslijten. Niet zozeer op een recht stuk maar vooral in de ietwat scherpe bochten. Ook de nieuwe trams met vaste onderstellen wringen zich op een aantal plaatsen door de bogen en laten ons terugdenken aan de tweeassers. Daarom dat er op een aantal plaatsen reeds enkele bogen werden vernieuwd na amper 12 jaar zoals in de Lange Gasthuisstraat en Huidevettersstraat. Een ander fenomeen is dit van de tractie, waar de vaste installatie's een quasi verdubbeling van de afgenomen stromen te verduren krijgen. Bij het tegelijk aanzetten van meerdere gekoppelde PCC-stellen en eventueel Hermelijnen gaat de laatste tijd wel eens mis, met een uitschakeling en stilstand tot gevolg. Eén enkel PCC geeft bij maxi-

male aanzet, een piekstroom van rond de 500 Ampère te zien, maar met de huidige gekoppelde inzet is dit nu plots al 1000 Ampère. De nieuwe Hermelijns trams hebben een maximale aanzetstroom van slechts 750 Ampère, wat zich ook manifesteert in het slomere aanzetten ten overstaan van de PCC-vloot. De beveiligingsautomaten in de onderstations staan ingesteld om niet alleen bij kortsluitstromen een uitschakeling teweeg te brengen, maar ze moeten ook de bestaande (oude) feederkabels (of voedingskabels) beschermen, wil men de isolatie niet van de kabels doen smelten. Bovendien moet op sommige plaatsen, (uiteinden van het tramnet zoals Silsburg en Eksterlaar) de voeding van wel heel ver komen, met grotere spanningsdalingen dan voorheen het geval was. De Lijn werkt wel aan een oplossing op korte termijn. Omdat het plaatsen van een bijkomend tractiestation niet direct kan gebeuren, gaat zij nu de twee rijrichtingen (nu nog 2 gescheiden sectie's) met elkaar doorverbinden. Daar waar vroeger elk spoor zijn afzonderlijke beveiligingsautomaat had en waarbij op de bovenleidingspalen de voeding per spoor afzonderlijk bleef, gaat men nu de beide feederkabels verbinden ter hoogte van het voedingspunt op de bovenleidingspaal. Op die manier hoopt men een betere spreiding te krijgen met twee parallelle voedingskabels en met dus ook twee beveiligingsautomaten, die de afgenomen stroom verdelen. Ook gaat men het aanzetstroom bij de Hermelijns trams nog iets naar beneden brengen (650 Ampère i.p.v. 750), wat een nog slomere aanzet tot gevolg zal hebben. De lijnverlengingen noodzaken het bijplaatsen van tractieposten. Wellicht komt er één in de te bouwen stelplaats Deurne - Wijnegem (Makro).

Inzet Hermelijn 2 op lijn 15:

Vanaf 1 augustus 2005 is er op lijn 15 gestart met het inzetten van trams type

Hermelijn 2. Het inzetten van Hermelijn 2 heeft enkel te maken met de ticketautomaten op de perrons, die op dat traject in principe in dienst moeten gesteld zijn. Door de meerinzet van Hermelijn 2 op lijn 15 is er een verschuiving van materieelinzet merkbaar naar lijnen 8 en 11, die nu meer van de beschikbaarheid van Hermelijn 1 profiteren. Tot nu toe werden 7 tot 9 Hermelijn 2 niet of nauwelijks ingezet, omdat ze enkel op lijn 3 mochten dienst doen.

Vakantiedienst:

De Lijn doet ook tijdens de vakantie maanden inspanningen om het aanbod te verhogen. De meest praktische en goedkoopste manier is het vervangen van een losse PCC 1 door een stel van twee PCC 2, zonder daarbij de frequentie te verhogen. Zoals in het vorig nummer brengen we dit keer de vakantiedienst van alle tramlijnen tijdens de dag (voor alle tramlijnen een 10 minutendienst). Vergelijk even met de dagdienst (DA) in RR 2005/2 blz. 13 en 14. Ook hier geldt weer voor de lijnen 8 en 11 dat er al eens een HI vervangen wordt door een PCC 1 of losse PCC 2, en nog sporadisch met een gekoppeld stel PCC 2. De deelserie 7061-7075, die normaal vanuit PAL opereert, worden steeds meer vanuit Zwaantjes ingezet als vervanging van een defecte PCC 2 aldaar. Aan materieel ontbreekt het alleszins niet.

Ontrederd tramverkeer:

Dat er af en toe iets grondig mis kan lopen door een ongeval of ander ongewenst voorval weten we allemaal. Daar waar we vroeger over een aantal dienstverbindingen beschikten is dit sinds de ingebruikname van de premetro niet meer altijd het geval. Denken we hierbij maar in de eerste plaats het verdwijnen van de rails in de Kerkstraat. Bij een incident in de premetro wordt het dan ook improviseren, met alle gevolgen van dien.

Volgnr/lijn	2	3	4	7	8	10	11	12	15	24
1	H1	H2	+	1	H1/1/+	+	H1/1/+	1	H1 / H2	1
2	H1	H2	+	+	H1/1/+	1	H1/1/+	+	H1 / H2	+
3	+	H2	1	1	1	1	H1/1/+	1	H1 / H2	1
4	H1	H2	+	+	H1/1/+	+	1	+	H1 / H2	+
5	H1	H2	1	1	H1/1/+	+	H1/1/+	+	H1 / H2	1
6	+	H2	+	1	H1/1/+	1	1	1	H1 / H2	+
7	H1	H2	1	+	H1/1/+		H1/1/+	+	H1 / H2	+
8	H1	H2	1		1			+	H1 / H2	1
9	+	H2						1		+
10		H2						+		
11								+		
12								1		
13								+		
14								+		
totaal	9	10	8	7	8	6	7	13 (*)	8	9

(*) bijkomend ochtendspits, lijn 12 volledig stelplaats Hoboken. Dit is dezelfde dagdienst als gedurende de rest van het jaar

Een eerste belangrijk incident deed zich voor op donderdag 23 juni, toen er zich ter hoogte van de tramhelling op Linkeroever een breuk in de bovenleiding optrad. Meteen was alle tramverkeer tussen beide Scheldeoevers onmogelijk en dienden er maatregelen te worden genomen om toch een beperkt tramverkeer op gang te houden. De geïsoleerde trams op Linkeroever pendelden tussen de terminus Zwijndrecht P&R en de noodkeerlus op Linkeroever. Deze ligt aan de andere zijde van het kruispunt tegenover de normale terminus van de lijnen 2 en 15. Voor de trams van de lijnen 2, 3 en 15 op Rechteroever werden volgende omleidingen voorzien:

- **lijn 2:** komende van Hoboken werd hij aan de Harmonie afgeleid langs lijnen 7 en 8 naar de Groenplaats.
- **lijn 3:** de trams die van Merksem kwamen reden na station Astrid via de dienstverbinding naar Diamant en dan verder via lijn 15 naar de keerlus Koninklijkelaan. Richting Merksem werd met film "3 Merksem" gereden.
- **lijn 15:** deze lijn reed normaal tot Diamant en dan verder via lijn 3 tot de ondergrondse keerlus Sportpaleis. Door al deze maatregelen werd er weliswaar tramverkeer behouden met het stadscentrum maar op buslijn 36 zat je die dag niet alleen. Het normale tramverkeer werd in de vooravond hervat.

Het tweede incident werd veroorzaakt door "derden". Op vrijdag 1 juli (in feite reeds gedurende de nachtelijke uren) ontstond er een gigantische breuk in een hoofdwaterleiding op de Jan Van Rijswijcklaan ter hoogte van de Singel en de Ringweg. Deze leiding ligt vlak naast de trambaan en uit veiligheidsoverweging werd alle tram- en busverkeer gestaakt. Zand + water = slijk en dat was zelfs tot vlakbij de spoorlijn naar Gent en Boom gestroomd, gelukkig zonder hinder.

Vanuit Hoboken werd er gereden langs de lijnen 4 en 12 naar Nationale Bank, keerlus Leopoldplaats. Dit gold tevens voor de uitrij van lijn 7. Vervolgens ging het via lijn 7 tot de Harmonie waar er onder het kundige oog van de controleur gedrievoert werd om vervolgens verder naar Linkeroever te rijden.

Foto linksboven:
Hermelijn 7234 met lijnfilm "Zwijndrecht" aan de Harmonie.

Foto linksmidden:
In de Sint Jorispoort zien we PCC 7156 als solowagen. Waar is het tweede rijtuig gebleven?

Foto linksonder:
PCC-stel 7146+7145 van lijn 2 op de keerlus Leopoldplaats.

Alle foto's: Alain Janmart



Omdat een ongeval nooit alleen komt werd er als toemaatje nog een defect stel van lijn 10 op de keerlus geplaatst, zodat lijn 2 genoodzaakt werd om verder te rijden tot de Groenplaats.

Naar Hoboken was er enigszins normaal tramverkeer mogelijk en er pendelden bijkomend een aantal autobussen tussen Harmonie en de Zwaantjes. Ook hier was het tramverkeer maar in de late namiddag terug normaal.

L.C. & A.J.

Foto rechtsboven:

Pendelbus 3082 brengt de reizigers vanaf de Zwaantjes tot aan de Harmonie.

foto: Luc Couscheir



De Lijn Oost Vlaanderen

Eindpunt Moscou:

De vernieuwingswerken aan het eindpunt Gentbrugge-Ledeberg, beter gekend onder de naam Moscou, lopen stilaan op hun einde. De keerlus werd er vervangen door twee in Y-vorm geplaatste kopsporen. De toegang gebeurt met de dubbele kruiswissel die daarvoor achter het Sint Pietersstation lag. Gedurende de spoorwerken werd er niet aan de bestaande bovenleiding geraakt. Ondertussen wordt er verder gewerkt aan sporen en bovenleiding en wordt ook de omgeving opgefrist.

Spitsuurdiensten:

De spitsdiensten tussen de Korenmarkt en het Sint Pietersstation worden verlengd tot Flanders Expo. De trams dienden tot nu terug te keren op de overloopwissel in de Sint Denijslaan en dit zorgde dikwijls voor vertragingen voor de lijnen 21/22. Ook tijdens de fameuze "Gentse Feesten" rijden de (extra trams) tussen de Korenmarkt en de lus van Flanders Expo. Deze maatregel komt de trambestuurders goed van pas: zij moeten nu maar eenmaal van stuurpost verwisselen en men is eigenlijk veel sneller 'gekeerd'.

n.v.d.r.: waarom verdwijnen dan elders (zie hierboven) de keerlussen?

Aflevering nieuwe Hermelijn 2:

Begin juli reden er reeds acht lagevloertrams van de tweede reeks. De 6222 en 6223 werden afgeleverd in Gentbrugge op respectievelijk 16 en 30 juni laatsleden. Ook werden er rond die periode drie niet gerenoveerde PCC's tijdelijk op non actief gezet en meteen ontdaan van enkele vitale onderdelen zoals panto, radio en ontwaarders. Er is evenwel geen sprake om deze drie

trams af te breken, zij worden "voorlopig" in de remise afgesteld. Wat de term voorlopig betreft, daar kennen we allen de waarde van. De toekomst zal uitwijzen of we de 6237, 6238 en 6243 nog terug in dienst gaan zien. Merk wel op dat de 6237 als eerste de gewijzigde lijnfilms kreeg voor de lijnen 1 en 4 met de verschillende bestemmingen!

A.J.

Inzet Hermelijn 2:

De nieuwe trams Hermelijn 2 rijden voorlopig (nog) niet op lijnen 4, 21 of 22, waar nu meer en meer trams Hermelijn 1 worden gesignaleerd. De 6222 is reeds eind juli in dienst gezien. Vanaf de 6219 worden de nieuwe Hermelijn 2 in versterkte uitvoering afgeleverd. Bij alle oudere exemplaren, waaronder ook alle Antwerpse Hermelijnen, zijn scheuren in het raamwerk vastgesteld. Vanaf het najaar 2005 zouden telkens 4 Gentse Hermelijnen terugkeren naar de leverancier voor herstellingswerken en versterking van de dakconstructie.

Verbindingsboog Veldstraat:

Tijdens de nacht van donderdag 30.06 - vrijdag 01.07 werd de nieuwe rijdraad voor de verbindingstramboog Cataloniëstraat - Veldstraat gespannen. Deze bocht wil men gebruiken tijdens Gentse Feesten, waardoor het tramnet dan soepeler kan fungeren.

Trolleybuslijn 3:

De trolleybussen zouden pas per 1 september weer in actie komen tot in het najaar 2006, want dan starten grote werkzaamheden op Dendermondsesteenweg N 445 en verdieselt de trolley alweer "tijdelijk". Het lijkt met de 'trolleys' wel een processie van Echternach; alleen gaat het hier niet meer vooruit, maar helaas stilaan ...

E.H.

Foto rechtsonder:

Deze foto van 11 juni 2005 geeft een beeld van de nieuwe sporensituatie aan het eindpunt Moscou.

Foto: Alain Janmart



De Lijn West Vlaanderen

Belle Epoquedag voor trams type S:

Op zondag 22 mei werd er in de wijk rond de Oostendse Wellington renbaan een "Belle Epoquedag" gehouden. Naast tal van retro-activiteiten waren ook de oude trams van de partij. Op vraag van de schepen voor toerisme pendelden er twee type S wagens tussen de Sportstraat en het station. Deze ritten lokten heel wat reizigers, wat had je anders gedacht als het gratis is. De beide trams 9750 en 9093 vertrokken telkens op het zelfde tijdstip en kruisten elkaar aan het Marie-Joséplaats.

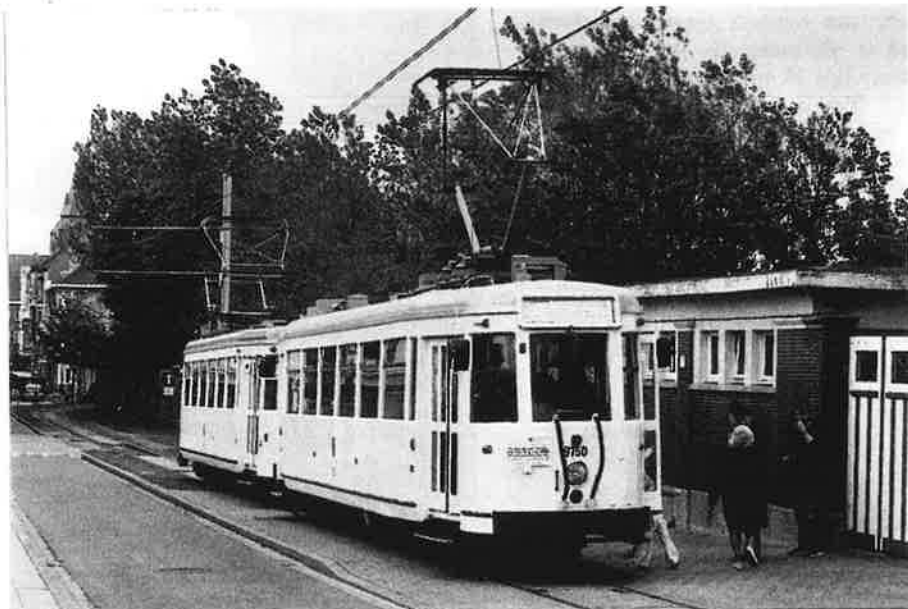
Hermelijnen op vakantie:

Op donderdag 16 juni kwam er een eerste Antwerpse lagevloertram aan in de stelplaats van Knokke. Vermits de 7229 reeds vorig jaar met reizigers aan de kust had gereden was hij er ook dit jaar weer bij. Na het aanpassen van de treeplanken, het plaatsen van een breder sleepstuk aan de panto en het aanpassen van de wielbanden kon de tram in dienst komen. Aan de kust krijgen de trams een bijkomend nummer ten behoeve van de radioverbindingen met de centrale dispatching te Oostende. Gereserveerd zijn de nummers 6050 tot 6059 als vervolg op de eigen nummers van de BN trams. De overige trams 7246, 7236 en 7225 werden de volgende dagen overgebracht.

Bij de nummering werd er geen rekening gehouden met de volgorde van de Antwerpse nummers. Samengevat hebben we de volgende nummering: 7229 = 6050, 7246 = 6051, 7236 = 6052 en 7225 = 6053.

Merk op dat er zowel H1 als H2 werden overgebracht.

Meteen na het afleveren van de 7229 (6050) begon men met de opleiding van een twintigtal trambestuurders. In groepen van vier bestuurders werd er voornamelijk gereden tussen Oostende en de keerdriehoek van Nieuwpoort Zonnebloem. Alhoewel de inzet enkel voorzien is tussen Oostende en Westende keerlus gebeurt de opleiding van de bestuurders toch tot Nieuwpoort omdat aldaar dient gekeerd te worden als de lus te Westende niet beschikbaar mocht zijn. Normaal zou de trams vanaf 1 juli tussen de normale dienst in gaan rijden, maar door een tekort aan opgeleide trambestuurders kwam er een week uitstel. De vier trams rijden met een interval van 30 minuten. Normaal vertrekt de tram vanuit Westende vlak voor de reguliere dienst komende uit De Panne. Er werden voor de gelegenheid voor elke tram speciale lijnfilms gemaakt met de volgende bestemmingen: Oostende Station, Westende Bad, Nieuwpoort Zonnebloem, De Panne



Esplanade, Geen Dienst, Extra Dienst, Rijkschool, Stelplaats en Pendeltram. De bestemmingen zijn redelijk goed leesbaar met witte letters op een rode achtergrond (de kleuren van de stad Antwerpen!). De BN-kusttrams zelf krijgen of hebben nu volop matrix-aanduidingen, zo zie je maar... Enkel de 7236 (6052) en de 7246 (6051) geven binnenin op het display de haltes weer. Men kan zich hierbij de vraag stellen waarom men zowel met H1 als H2 rijdt. Tenslotte even dit: VeBOV had een extra (foto)rit aangevraagd bij De Lijn West Vlaanderen bij het einde van het verblijf van deze trams aan de kust. Men wist ons er evenwel op te wijzen dat deze trams niet voor extra vervoer mochten gebruikt worden (sic).

Als slot nog een denkertje: een transport van één Hermelijn, van Antwerpen naar kust (enkele reis), zou 2.500 euro kosten!
A.J.

Foto linksboven:

Tijdens de middagpauze stonden de S9750 en SE9093 in de Sportstraat. Oostende 22 mei 2005

Foto: Alain Janmart

Foto linksonder:

De Hermelijnen 7229 (6050) en 7225 (6053) kruisen elkaar aan de halte te Middelkerke centrum op 13 juni 2005.

Foto: Alain Janmart



Jaarlijkse Vlaanderendag

Tijdens de jaarlijkse Vlaanderendag hield De Lijn open deur met haar stelplaatsen van Mechelen, Kalken, Dilbeek, Hasselt en Oostende. Op zulke dagen is het altijd een extra gelegenheid om toch eens een keer diep in een bus- of tramloods door te dringen.

Foto rechtsboven:

In Oostende was er ondermeer een opstelling te zien van een matrixdisplay zoals die nu op de kusttrams wordt geplaatst. (zie hier ook in deze Rail-Revue het artikel over de bestemmingsaanduiders) 24 april 2005.

foto: Luc Couscheir

**MIVB****Inzet enkelrichtingwagens:**

Nog enkele Brusselse tramlijnen worden nog steeds geheel of gedeeltelijk uitgebaat met éénrichtingtrams. Het gaat natuurlijk om die lijn of lijngedeelten die voorzien zijn van keerlussen of een keerdriehoek. Dit zijn de volgende lijnen: 18 HeizeI - Ukkel - Dieweg, 39 Ban Eik - Montgomery, 44 Tervuren - Montgomery, 82 Berchem Station - Montgomery en 83 Mennekensplein - Zuidstation. Op andere lijnen zijn er een aantal (verkorte) diensten die maar een gedeelte van de reisweg afleggen tot aan een keerlus onderweg. A.J.

Foto rechtsmidden:

Niet aan een keerlus, maar wel PCC 7072 van lijn 82 aan de halteplaats Lebroussart op het kruispunt van de Louisalaan en de Baillystraat. 9/6/2005

Foto: Alain Janmart

**VERENIGINGSNIEUWS****Kasverslag 2004:**

Na een grondig nazicht (met veel opzoekingswerk) wordt het kasverslag door de kascommissie en het bestuur goedgekeurd. De verschillen waren inderdaad afkomstig vanuit het boekjaar 2003. Nu de volledige boekhouding terug bij één persoon is en er korter op de bal wordt gespeeld, zullen er in de toekomst minder onduidelijkheden gebeuren. Het eigen vermogen van de vereniging bedraagt 12770,84 euro, en de inkomsten en uitgaven zijn in balans. Het gedetailleerde kasverslag 2004 zal ter inzage zijn op de volgende Algemene vergadering in voorjaar 2006.

MAANDELIJKSE PROJECTIEAVONDEN

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

23 september 2005: (Louis Bervoets)
NMVB jaren 1960: zeldzame opnames

uit een periode die voor vele van ons al totaal onbekend zijn.

28 oktober 2005: (Alain Janmart)
Tram in Wenen en München

25 november 2005: (Ronny Van Hee)
Tram en trein in Nederland gedurende de periode 1980-2000.

16 december 2005: (o.l.v. Erik Heylen)
Jaarlijkse diaverkoop. LET WEL OP DE DATUM (eindejaarsdagen)

Brussel: (20.00 uur, vergaderzaal Anneessens, ingang Fontainasplein)

9 september 2005: (Luc de Coster)
"De MIVB-bus- en tramlijnen van lijn 2 tot 50 rond 1980"

14 oktober 2005: (Luc de Coster)
De spoorlijn 89 Brussel - Kortrijk; evolutie van 1980 tot nu.

9 december 2005: (Luc de Coster)

"De MIVB-bus- en tramlijnen van lijn 51 tot 103 rond 1980"

FOTO's OMSLAG**Foto titelblad:**

Hermelijn 6053 alias 7225 op vakantie te Raverszijde op 27 juli 2005.

foto: Luc Couscheir

Foto achterblad bovenaan:

"Bolle Neus" 5201 aan kop van een werftrain op 16 juni 2005 te Ekeren.

foto: Alain Janmart

Foto achterblad onderaan:

Ter illustratie van het artikel over de gekleurde bestemmingsaanduiders de vier testwagens naast met LED's naast elkaar. Van links naar rechts: AB 3694, 3701, 3691, 3690. Mechelen stelplaats 4 juli 2005.

foto: Luc Couscheir

