



RAIL-REVUE

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

Eenentwintigste jaar - Nr. 2

April – Mei – Juni 2006

ISSN 0773-0713

Afgiftekantoor : 2610 Wilrijk 1

P208887



EDITORIAAL

Bezoek trammuseum Luik en autobusrondrit

Op zaterdag 16 september richten we een bezoek in aan het Luikse trammuseum NATALIS De bijeenkomst is voorzien om 10 uur in het museum met vertrek omstreeks 10u15 met museumbus STIL 147. We rijden eerst langs het station Liege-Guillemins om de deelnemers die met de trein komen op te pikken. Vervolgens een rit op de Luikse stadslijnen. Van 12 tot 13 uur is er middagpauze in het museum voorzien. Let op: het nuttigen van uw picknick is toegestaan maar de dranken moeten verplicht in het cafeteria aangekocht worden. Om 13 uur is er het bezoek aan het museum met een audiofoon. Omstreeks 14 uur maken we een tweede rit. Met de NMVB 4998 wordt gereden op onder andere lijn 67 Liege - Dalhem - Visé met terugrit doorheen het plateau van de Hervestreek en de Luikse agglomeratie. Einde omstreeks 18 uur met passage via het station. De deelnameprijs aan de uitstap is slechts 10 € en behelst enkel de autobusritten en het bezoek aan het museum. Er wordt geen gemeenschappelijk vervoer ingericht naar en van Luik. Deelname kan enkel door vooraf te storten op rekening 000-0466768-04 van VeBOV v.z.w., Archimedeslaan 1 bus 3 te 2650 Edegem met de vermelding 'NATALIS'. Om een goede organisatie mogelijk te maken verwachten we Uw bijdrage ten laatste op 20 aug. 2006.

Rit met museumtram(s) te Antwerpen

Dit jaar bestaat VeBOV 30 jaar. Daarom worden alle leden uitgenodigd op een kleine ontvangst in het trammuseum te Antwerpen gevolgd door een twee uur durende rit met museumtrams door Antwerpen. Dit gebeurt op zaterdag 23 september 2006. U (en uw partner) wordt verwacht om 18u45 in het trammuseum waar het bestuur u zal verwelkomen. Ook nu vragen we U om organisatorische redenen de bescheiden bijdrage van 3 euro per persoon over te maken ten laatste op 20 augustus 2006 op onze rekening 000-0466768-04 van VeBOV v.z.w., Archimedeslaan 1 bus 3 te 2650 Edegem met de vermelding "30 JAAR VeBOV". Deze rit gaat door met de medewerking van VLATAM en MOBOV.

Museumspoorlijn Puurs - Baasrode - Dendermonde (B.V.S.)

Een droevig bericht bereikte ons vanuit de vereniging B.V.S.. We vernemen het plotse overlijden van de Heer André Knapen, Voorzitter van B. V. S.. Nog in december 2005 werd de Heer Knapen tot nieuwe voorzitter verkozen op de algemene ledenvergadering. Na een kortstondige ziekte overleed hij op 26 maart 2006 op de leeftijd van amper 62 jaar nadat hij slechts enkele jaren van een welverdiende rust kon genieten. Langs deze weg willen we veel blijken van medeleven betonen aan zijn echtgenote en geliefden, alsmede aan het bestuur van B.V.S. dat met het overlijden van André een belangrijke medewerker verliest.

Foto voorpagina: Vlaams minister Kathleen Van Brempt heeft zojuist met Hermelijn 7261 het spandoek "lijn 5" opengereden.

Foto: Luc Couscheir

Foto achterblad bovenaan: Op 1 april 2006 staat motorstel 468 even stil in het station van Kortrijk. Foto: Alain Janmart

Foto achterblad onderaan: Op 7 oktober 2005 was deze oldtimer van de partij ter gelegenheid van de inhuldiging van de tram- en busbaan te Mortsel. De bus behoorde toe aan de firma Van Rompaye uit Edegem die nu nog steeds de verbinding tussen Antwerpen en Kontich / Waarloos uitbaat.

Foto: Luc Couscheir

INHOUD VAN DIT NUMMER

		werkten mee aan dit nummer:
Editoriaal _____	2	
De Buurspoorwegen van toen (deel 4) _____	3	Jo Boxstaens
Lezersreactie: Adèle - dienstregeling 1935 tramlijn 14 _____	6	Jacques Cohn
Zware trams en lichte meiden _____	7	Luc Couscheir
NMBS _____	9	Raf De Landtsheer
De Lijn - Algemeen _____	11	Eddy Geuvels
De Lijn - Antwerpen _____	13	Erik Heylen
De Lijn - West Vlaanderen _____	21	Bob Morren
Toeristische tips voor de zomermaanden _____	22	Alain Janmart
Verenigingsnieuws _____	23	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.

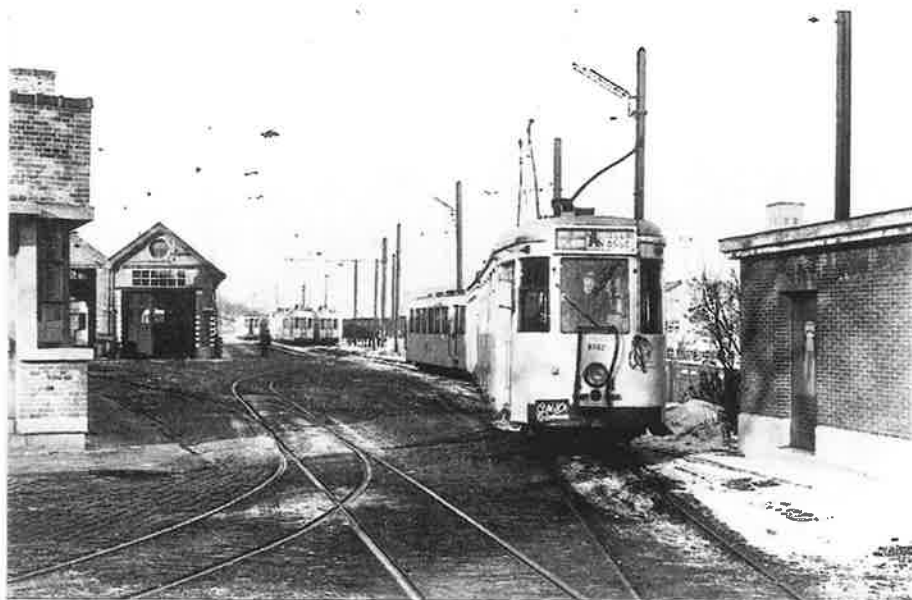
I BAN BE 10 0000 4667 6804 – BIC BPOTBEB1

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

Algemene informatie over onze vereniging is te vinden op ons e-mailadres: www.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.



De buurtspoorwegstations van toen (deel 4)

Tekst en foto's: Jacques Cohn
Alle foto's: ©

Foto 1:

In februari 1963 zien wij type S-mw 9762 (ex-Eupen) in de stelplaats Asse rangeren. Zijn lijnfilm wijst op de versterkingsdienst AL doorstreep (rood-wit) Brussel Noord - Asse. De stelplaats bevond zich aan de lijn AL Brussel-Aalst, met AR-aansluiting naar Oordegem en Wetteren.



Foto 2:

Het trammuseum Schepdaal, langs de voormalige lijn Ni Brussel Ninove, zal wel iedereen bekend zijn. Hier zien wij het terrein in een eerder verwaarloosde toestand in 1952, toen van een museum nog geen sprake was. In de derde poort vanaf rechts staat een open zomerbijkwagen. Links daarvan is zelfs nog één van de beroemde NMVB-"camping-cars" te zien!

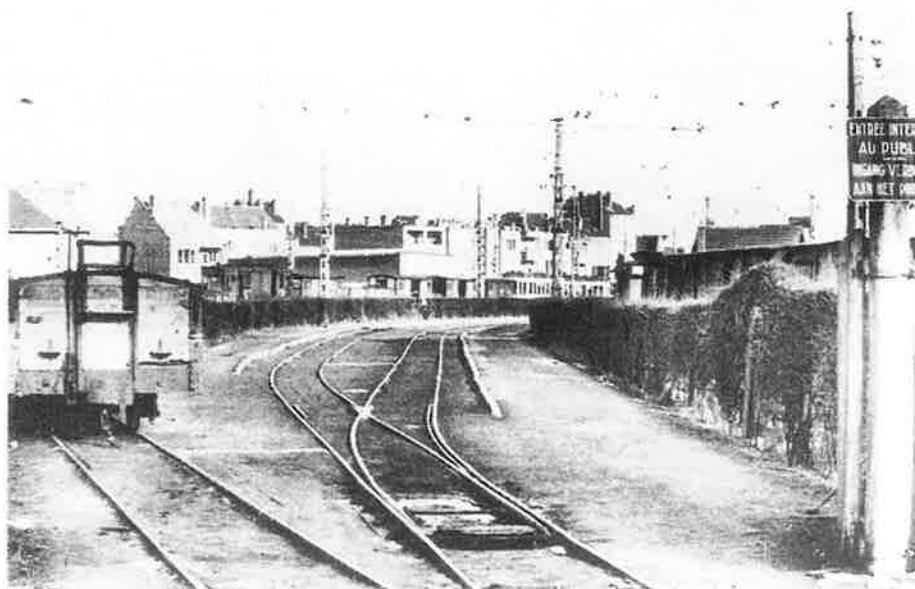


Foto 3:

In hetzelfde jaar 1952 wordt een kijkje op het station "Het Rad" getoond, aan de lijn Brussel - Leerbeek. Vanaf hier ging het enkelsporig verder, en kon er ook op een tegenligger worden gewacht. Later werden alle aanwezige sporen voor de sloop van tientallen wagens gebruikt.

Foto 4:

Stelplaats Knokke in juni 1958. We kunnen de toenmalige sporensituatie goed onderscheiden. Verder is er een stadsbus en een grijze werkwagen van de reeks 9950 te zien, gekoppeld met een standaard-bijwagen van het kusttype. Rechts van de loods komt nog de neus van een SO-motorwagen te voorschijn.

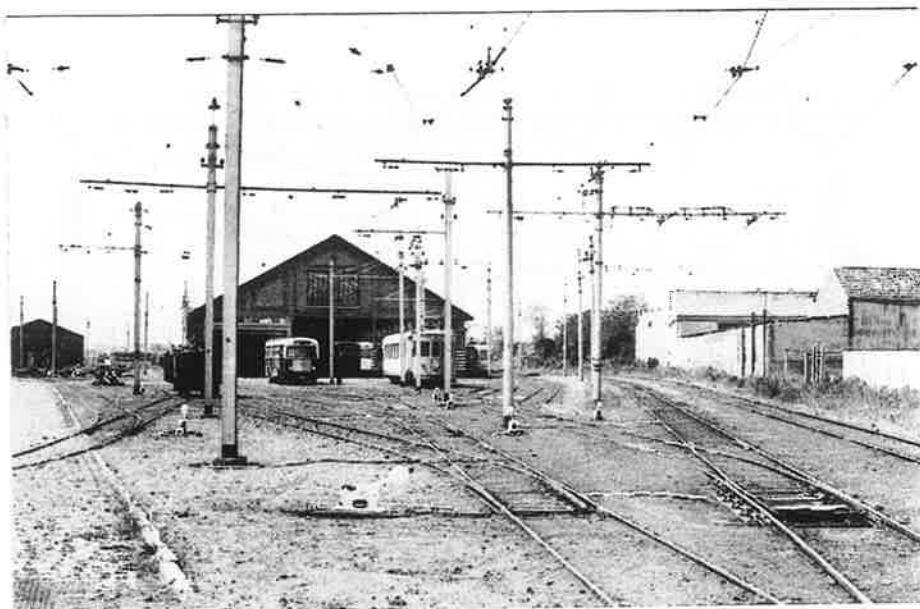


Foto 5:

Acht jaar later, in augustus 1966, op een buitenspoor van de stelplaats Knokke: werk-motorwagen 10021 met bw 19662 van het standaardtype kust (dus een ex-mw "kust" met houten wagenbak), verder bijwagen type Destelbergen 19544, afkomstig uit de reeks 19533-19548, die voor de verbussing de Gentse en Kortrijkse lijnen bediende. Achteraan (of was het vooraan?) bevond zich SO-motorwagen 9945.



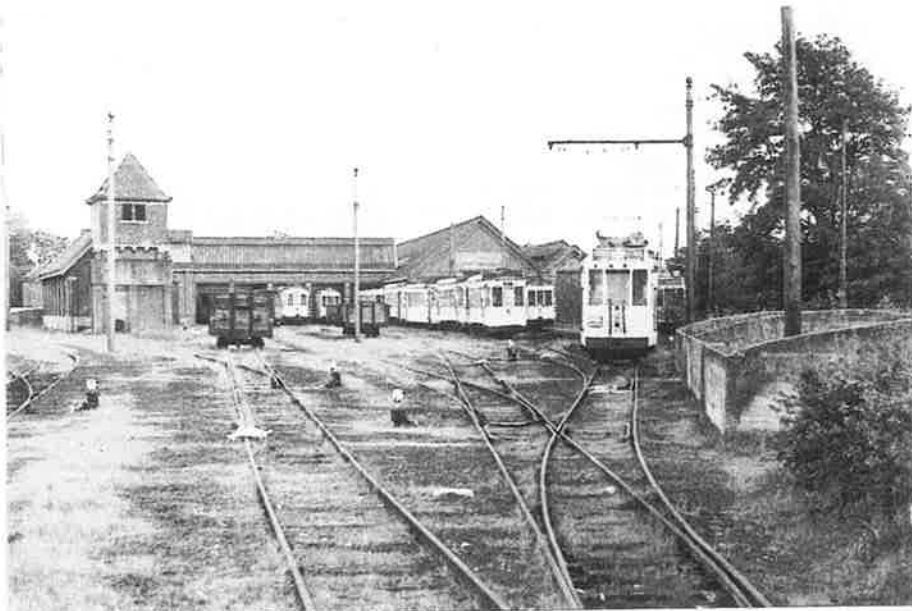
Foto 6:

Station Verlaine in 1953, toen eindpunt van de lijn Jemeppe (in het Maasdal) - Verlaine, die eind de jaren '40 nog in noordelijke richting tot Omal reikte en zuidwaarts tot Ampsin. Links zien wij de metalen standaard-motorwagen 10203 (ex-Doornik) en op het spoor ernaast een motorwagen van hetzelfde type met een lange stoet bijwagens. Rechts daarvan een tweecassige bijwagen van de reeks 1750 en een Braine-le-Comte tweecasser zonder filmkast. Geheel rechts op het zijspoor staat een gesloten goederenwagen met een merkwaardig open balkon, wellicht gebruikt voor de afremming van goederentreinen op de nogal steile afdaling naar het Maasdal.

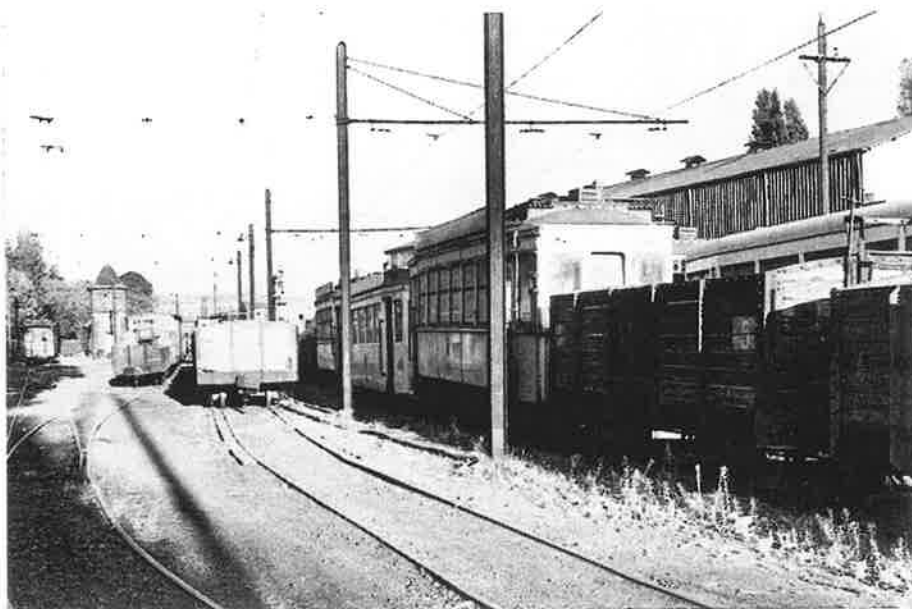


Foto 7:

Nogmaals Verlaine, in oktober 1959, deze maal van de andere kant bekeken. Er zijn meerdere metalen standaard-motorwagens te zien, met rechts vooraan de 10253. Hij toont lijnfilm 52 Liege - St. Lambert- Citadelle (ik kan mij echter niet herinneren, ooit een standaard op deze stadlijn te hebben gezien). Verder zijn er talrijke Braine-le-Comte tweecassers te zien, met o.m. de "gecombineerde" tractor 9870 + 9871 (tweede spoor links van de 10253). In de jaren na W.O. II was Verlaine een knooppunt voor een belangrijk bieten- en pulpvervoer en verzorgde eveneens een drukke verbinding tussen de dorpen op de hoogvlakte en de industriestreek van Flémalle, Seraing en Ougrée aan de Maas.

**Foto 8:**

Jemeppe, het andere eindpunt van de lijn komende van Verlaine, eveneens in oktober 1959. Hier werd toen het Luikse sloopmaterieel opgeslagen. De reizigers konden aan station Jemeppe op de NMVB-lijn 53 overstappen ofwel, na een korte voetmars, op de "groene tram" van de RELSE (Liege - Seraing).

**Foto 9 en 10:**

Een sprong naar de Ardennen. We zijn in Martelange, in oktober 1959. AR.133 verzekert nog de dienst op de lijn Martelange - Bastogne, maar op foto 9 staan reeds de bussen voor de aansluiting naar Arlon. Op foto 10 (op volgende bladzijde) is links van de loodsen het spoor naar Bastogne te onderscheiden. In het donkere binnenste van de loods rechts staat een tweede AR.

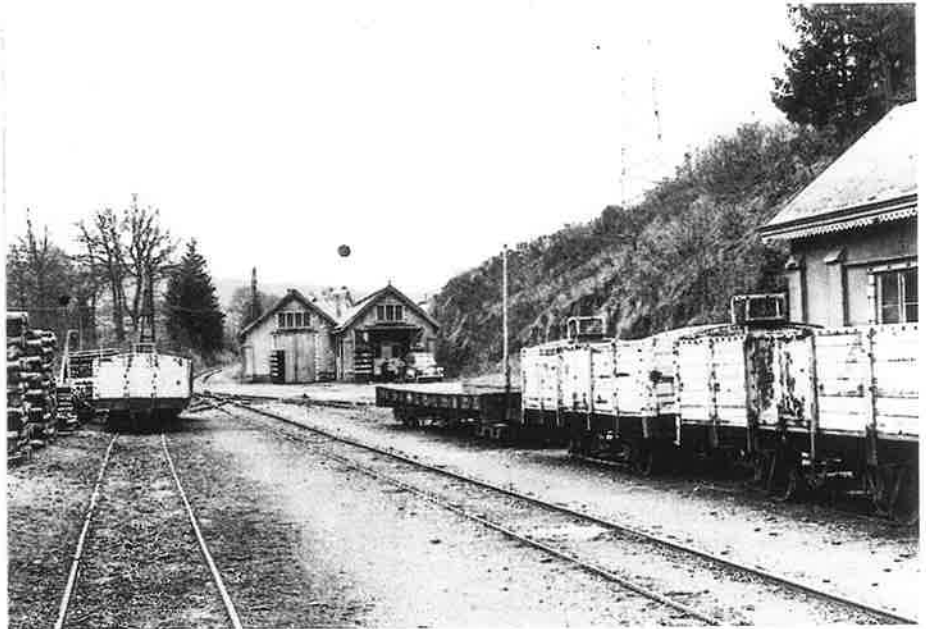


Foto 11 (midden):

In mei 1966 gaat type S 9766 (ex-Luik) op een doorstreepte 1 vanuit stelplaats Eugies vertrekken. Links daarvan zien wij standaardwerkwagen 10262, donkergroen geschilderd, met een gele snor. Geheel links de ex-Leuvense 10491 op lijn 1, die toen nog vanuit Mons tot St-Ghislain liep.

Tekst en foto's: Jacques Cohn

Alle foto's: ©



Lezersreactie's

Nog omtrent "ADELE"...

Adèle, het 60 cm-trammetje (zg. Décauville-spoor) van Adinkerke naar De Panne (foto RR 2005/4 en commentaar van de heer Noël Suys in RR 2006/1):

Deze privélijn ontstond in 1901 en werd aanvankelijk met paardentractie uitgerust. Tijdens W.O. I kwam het vervoer in handen van het leger, dat de paarden door kleine tractoren verving. In 1920 werden twee kleine stoomlocomotieven aangeschaft, Adèle en Laura genaamd, evenals zes bijwagens op draaistellen. De twee machines werden in 1928 nog met verbrandingsmotoren uitgerust.

In 1932 kon de NMVB ten langen laatste dit unieke lijntje overnemen en van meterspoor voorzien. De exploitatie kreeg het lijnnummer 14, later gewijzigd in 21. In 1956 namen NMVB-bussen de dienst over.

(Jacques Cohn, maar dankzij de hulp en het archief van Jean Schleich te Frameries verzamelde gegevens.)



Dienstregeling 1935 tramlijn 14

Mijnheer,

In het zojuist ontvangen nr. 1/2006 van Rail-Revue publiceerde U op pagina 7 een belangwekkende dienstregeling van lijn 14 langs de kust (La Panne-Adinkerke), geheel in de Franse taal gesteld. Als bijschrift schrijft U onder meer: "Traditioneel is de voertaal nog eentalig Frans (tot 1937)". Echter het was in die jaren gebruikelijk om geheel gescheiden dienstregelingen uit te geven, zowel in de Franse als in de Vlaamse taal. Zo bezit ik een compleet boekje: "Dienstregeling der Buurtspoorwegen, Auto-bussen en Stoomboten", geldig van 15 mei tot en met 3 oktober 1936. Daarin staan alle uurtabellen in het Vlaams, dus ook die van geheel Wallonië!

Overigens zijn er grote aantallen foto's gemaakt van de lijn 14 (later lijn 21).

Met vriendelijke groeten,

Maurits van Witsen

Antwoord redactie:

We danken de heren Van Witsen en Cohn voor hun aanvullingen.

Wat de opmerking van Dhr. Van Witsen op de gestelde taal van de dienstregelingen betreft, moeten we stikt genomen toegeven dat die inderdaad in de (toen nog) beide landstalen waren gesteld.

De (door de redactie) bewerkte tekst gaf wel eerder een feitelijke situatie weer.

We mogen niet vergeten dat in de periode tot kort na de eerste wereldoorlog, de officiële stukken normaal in het Frans opgesteld werden, waarna (als men het nodig achtte) men ook een vertaling in het Nederlands opstelde. Het Frans was tot die periode in België ongetwijfeld de eerste taal. We herinneren de lezers eraan, dat de tweetalige tramkopporden in Vlaanderen pas kort voor de tweede wereldbrand in éentalig Nederlands zal overgaan.

E.H.

Poldertramproject

Het poldertramproject kan niet van start gaan zolang wij geen geschikt onderkomen hebben gevonden als restauratiewerkplaats voor NMVB standaard 9994.

Wie geeft ons een tip? Wij zoeken - in de regio Antwerpen - een loods (lieft gratis of tegen een vriendenhuurprijs) waar water en elektriciteit aanwezig is, alsook sanitair indien mogelijk.

De vereiste oppervlakte dient ongeveer een 20m x 5m te zijn.

Graag contact opnemen met Stefan Justens op telefoonnr.: 0486/24.57.53 of stefan.justens@wol.be

Alvast bedankt!

Zware trams en lichte meiden

Nee, het was niet aangenaam om tijdens de laatste jaren op tram G te wachten in de groezelige Matheusstraat. Ze maakte, met nog een paar zijstraatjes, het laatste stukje Noordwijk uit, die de strijd tegen de betonwoede van Van Den Boeynants had opgegeven. Je werd steevast aangeklampt door een hoertje dat in dezelfde staat als de buurt verkeerde maar als je iets mompelde van "euh, non...tram" liep ze wel snel door. Als je een aantal trams liet voorbijgaan en ze bovendien nog fotografeerde (de trams, niet de hoertjes) keken sommige madelieven wel eens raar.

Daar kwam ten slotte je type N, waarmee je naar Grimbergen wilde rijden, met zijn negen krassende wielen om het hoekje. Het negende, dat was het trolleywiel. Het deed: "Ssstjak! Ssstjak!" in de bochtige draad en je glimlachte als de trolley er weer eens afvloog. Dan stapte de oude ontvanger achteraan uit en met een reeks geroutineerde maar slome handelingen viste hij de "flesj" terug tegen de draad. Het hoefde allemaal niet meer zo erg meer voor hem. Het tafereeltje was wél buurtspoorweg van het zuiverste water gebleven.

Tussen de rails lag een dikke koek van straatvuil en olie over de lengte van een slordige drie tramwagens. In heel het Matheusstraatje, dus. De N-wagen was verbleekt maar netjes. De oude zwart-witte lijnfilm was tot op de draad versleten en vertoonde bruine vochtplekken. De NMVB zou er spoedig autobusfilmen in steken. Kwestie van vooruitzien.

Voor een niet-Brusselaar bleef de kop van een type N toch wat vreemd. 't Was zo kaal zonder die remslangen hé. Het geluid klonk volledig anders. Er kwam een constante, soort geoliede ratel uit de draaistellen. Het deed wat denken aan blikken speelgoedautootjes die je kon opwinden maar dan veel zwaarder. Het had toch wel iets. Fanaten van het type S kwamen aan hun trekken tijdens de spitsuren en het gebeurde wel dat depot Grimbergen een losse S inzette. Een N hoorde nu eenmaal thuis op de laatste lijnen van het Noord. Een trap op de bel en we krasten de Vooruitgangstraat in en het Rogierplein op. Vanaf dan tot aan de Heysel maakte onze type N voortdurend contrasterende ontmoetingen met allerlei stads-trams van de MIVB, gaande van standaard tot gelede PCC's. Ze schenen allemaal zenuwachtiger te rijden dan de G, die onverstoord over zijn meterspoor wiegde over de grote, wat sombere boulevards van Laken. Regelmatig trapte de bestuurder woest op de bel om een slapende autobestuurder voor een groen licht wakker te maken. Daarop suste de ontvanger hem



Foto boven: Een losse S 9762 in de Matheusstraat. De autobusfilm zit er al in en de ontvanger is er al uit. 1976.

foto: Bob Morren

Foto onder: S 9093 op de hoek van de Bockstaellaan en Bockstaelplein, richting centrum in 1976.

foto: Bob Morren



steevast met een "Oep aa gemak joeng..., oep aa gemak!" Niet alleen de trams op lijn G, S en W waren aan het uitbollen. De bemanning eveneens. Het gaf een typische sfeer aan boord. De ontvanger kwam vaak een praatje maken met zijn maat of met iedereen op het voorbalkon. Zij waren hun angst voor controleurs al lang kwijt. Het waren vaak mannen uit het Pajottenland die de meeste dienstjaren hadden geklopt in hun depots van Dilbeek en Het Rad. Ze hadden daar al hun tramlijnen, dus hun jobs, zien verdwijnen. Een bus was op hun leeftijd niks meer voor hen geweest. Het enige alternatief was, tussen hun ziektedagen door, hun pensioen halen in Grimber-

gen en Wemmel, tamelijk ver van huis. Ze moesten dus op onmenselijk vroege of late uren met dienstritten pendelen maar dat namen ze erbij. De conversatie in de stuurpost ging dan ook gewoonlijk over wielrennen, het pensioen of rugklachten. Toch deden ze nog regelmatig kwinkslagen uit en ik heb één keer "J'attendrai" in duet van hen mogen horen tijdens een doortocht van Strombeek. Ze deden dat in volledig uniform met hun dienstpetten op één oor. Een Parijse cabaretier zou het niet beter gekund hebben.

Ondertussen denderden we over de wissels van het verroeste expo-complex, de tramtunnel van de Heysel in. De bestuurder ging even op volle snelheid

dat gaf symfonisch geluid, ook als hij de rem liet niezen om te vertragen voor de ondergrondse halte aan de vroegere wissel van lijn L. Hij moest dat doen, ofschoon er in die spelonk bijna nooit iemand op zijn tram stond te wachten. Je kunt je voorstellen dat, toen de eerste tramfanaten er met hun flitslampen stonden, zijn kepie heel even de lucht inging!

De tram zat goed vol en de motoren van onze type N lieten dat horen op de helling van De Wand. Beneden kronkelde, als een rups in paniek, een 4000 op lijn 52 voorbij, maar vanaf nu waren we in Strombeek op volledig buurtspoorwegteritorium. Sommige ontvangers riepen: "Mutsaard", wat het decor volledig maakte. Via de statige Sint Amandsstraat bereikten we de Kerk van Strombeek en voor de eerste keer toeterde de tram in de bocht naar het station. Als daar andere trams stond te wachten leek de tijd naast de kasseiweg te hebben stilgestaan. De fotografen schoten de beste plaatjes tijdens het weekend, want dan reed lijn S niet tot Brussel. Een wagen pendelde dan tussen de keerlus van Het Voor en het station en wachtte op de G uit Grimbergen en die uit Brussel. Je zag dan wel geen bijwagens, maar met een beetje geluk kreeg je drie motorwagens op de gevoelige plaat met de laatste seinlampen van Brabant erbij.

Vanaf dan roken de tram en zijn bemanning hun stelplaats. Eens de wissel naar Het Voor over en de laatste huizenrij voorbij, ging het recht en dubbelsporig op eigen bedding. Die lag op een verhoogd talud en daar voelde, hoorde en zag je nog even de boerentram op z'n best. De oude bestuurder smeedt de controller in vier parallel en protesterend met hoge toon trok het type N zich vinnig op volle snelheid. Het trolleytouw achteraan zeilde in een sierlijke boog, de wielen kletterden een snelle kadans terwijl we driftig (maar nooit stampend en rukkend zoals een PCC) heen en weer schommelden tot aan de Spaanse Linde. Daarna deden we het wat kalmer aan omdat we terug op de rijweg moesten. Wij reden mooi rechts, maar het tegenspoor lag tegen de rijrichting van het verkeer. Nog een tweetal schorre "Poehpaah's!" alvorens we de Merodestraat overstaken en verder langs de wissels naar de stelplaats zacht uitbolden tot naast het stationsgebouw van Grimbergen. Op de achtergrond de typische kerktoeren. "Voilà" mompelde de bestuurder toen de voordeur na een zachte "pssj..." openklapte. Meer moest dat niet zijn.

Bob Morren

Foto linksonder: Een kerstkaart in de buurt van de Spaanse Linde in 1973.

foto: Mark Van Den Eynden

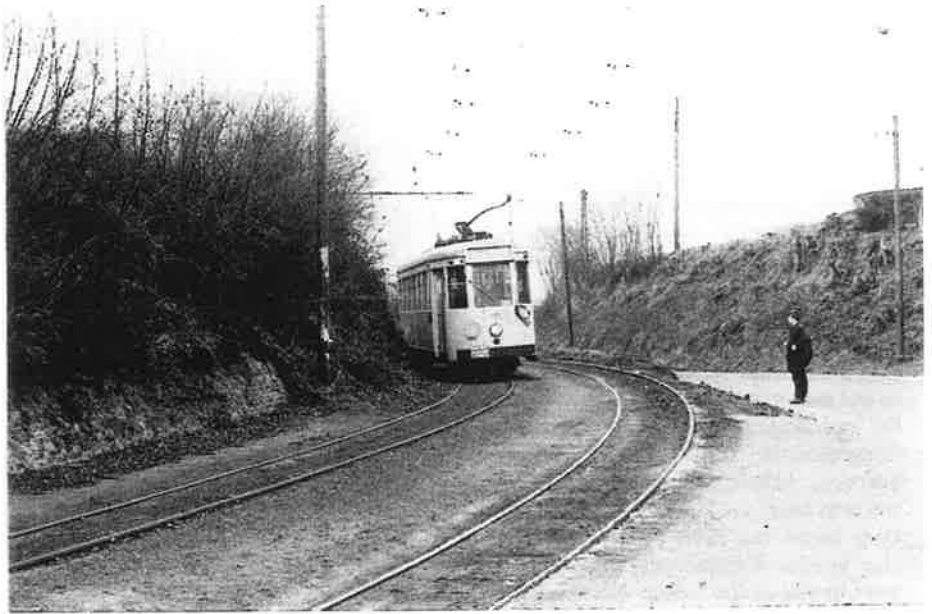
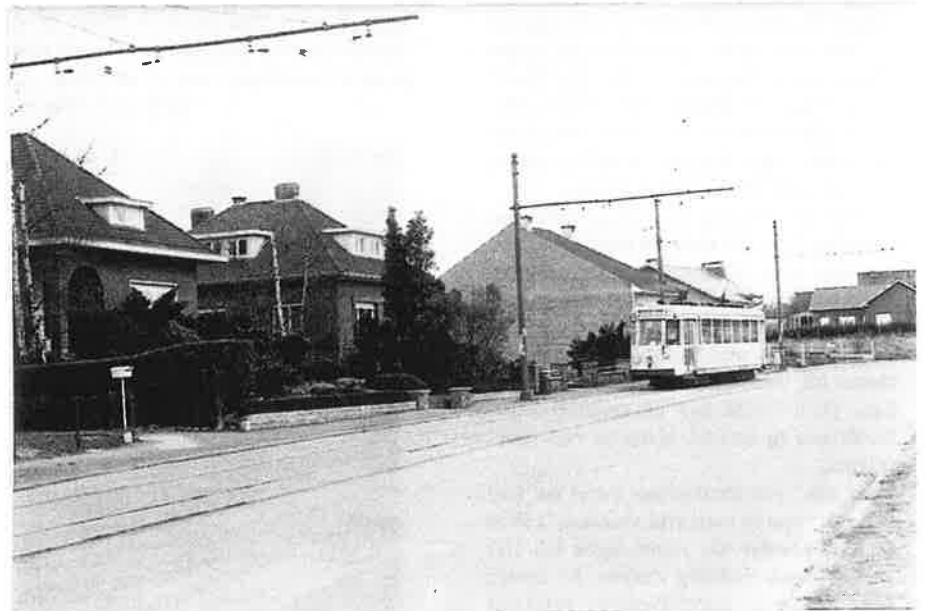
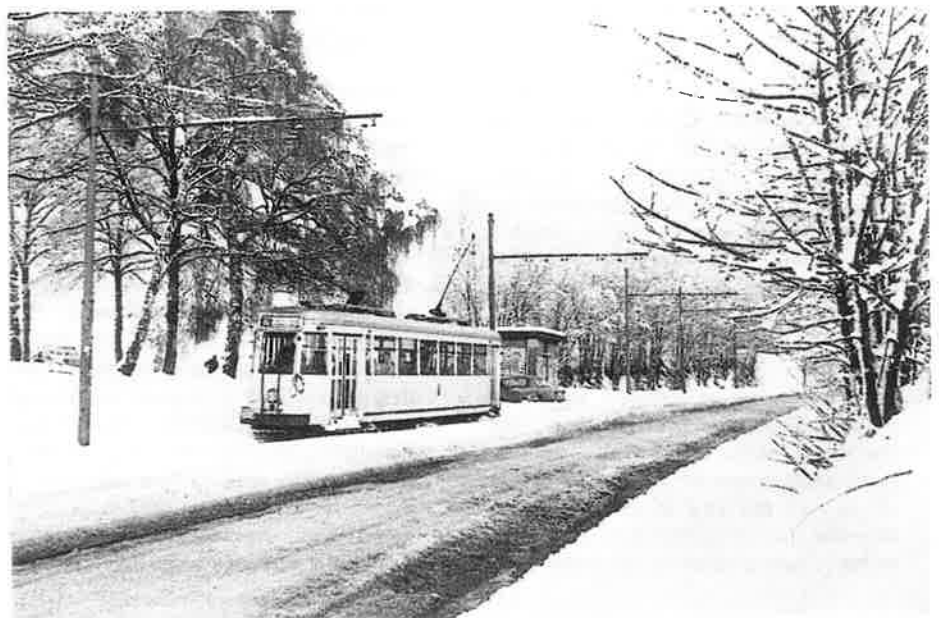


Foto boven: N 10467 aan de Spaanse Linde. De tram rijdt richting Brussel en heeft nog de oude lijnfilm. 1972. In deze omgeving ligt nu de Grote Ring. foto: Bob Morren

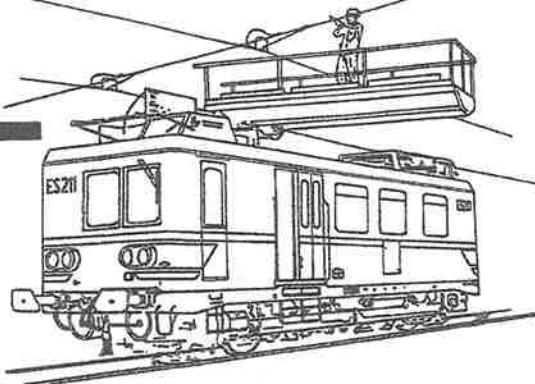
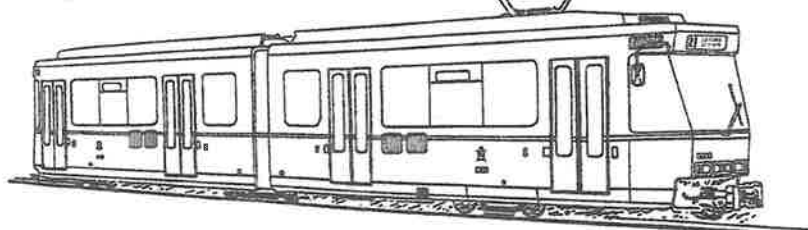


Een N (nr. ongekend) in de Merodestraat te Grimbergen richting station. 1972.

foto: Bob Morren



RAIL-ACTUEEL



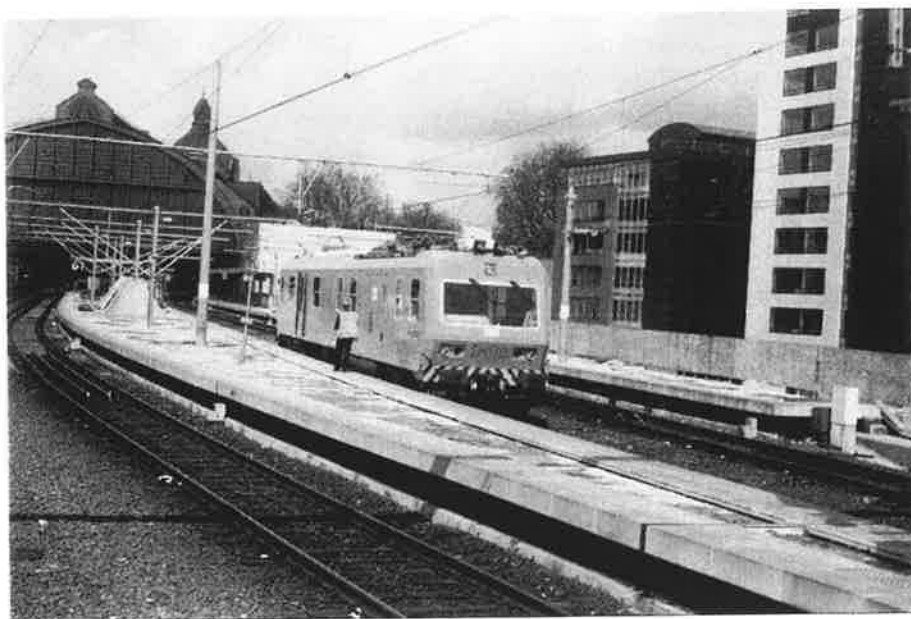
NMBS

Motorstel 468

Omdat de Ronde van Italië of "Il Giro d' Italia" dit jaar van uit Wallonië in België vertrok hebben verschillende bedrijven en financiële instellingen en andere sponsors de handen in elkaar geslagen om een motorstel in een reclame outfit te steken (en alzo ook de NMBS te steunen). In de werkplaats van Oostende werd het motorstel bekleefd met een roze achtergrond en daarop de reclamestickers van diverse bedrijven, bankinstellingen en radio- en televisiestations, en uiteraard ook de nodige publiciteit voor de Giro. In mei wanneer de Giro in het Luikse van start ging werd het motorstel ingezet op de lijnen naar Liège. De dagen daarvoor was het stel ook te zien op andere lijnen zoals tussen Antwerpen en Lille of tussen Oostende en Kortrijk.

Motorstellen 731 - 782

Van deze reeks motorstellen met thyristoren werden onlangs de hoogste nummers in de nieuwe huisstijlkleuren herschilderd en gemoderniseerd. Eigenaardig lijkt wel dat de lagere nummers tussen 665 en 730 nog bijna alle in de bordeaux kleur rondrijden. Op 17 januari 2006 verliet de 782 de CW van Mechelen. Op dit ogenblik zijn er ongeveer 115 stellen van de nog 180 gemoderniseerd en herschilderd. De stellen 656 en 716 bestaan niet meer ten gevolge van zware aanrijdingen. Op 27 februari 1975 reden er twee treinen te Lillois, tussen Nivelles en Braine-l'Alleud frontaal op elkaar in. Het betrof de stellen 007 + 656 en de 152. Deze drie stellen werden nooit meer hersteld. Motorstel 716 raakte vele jaren later betrokken bij het ongeval te Pérot. Van dit stel werd het nog bruikbare deel bewaard en samengevoegd met het andere deel van stel 709. Het huidige stel 709 werd onlangs eveneens gemoderniseerd en herschilderd. Samengevat hebben we van deze reeksen reeds de volgende nummers in de nieuwe huisstijl. 672, 685, 697, 709, 731 tot 740, 742 tot 752, 754 tot 758, 760, 763 en 765 tot 782.



Motorstellen 901 - 952

Momenteel past men deze duikbrilstellen op een eenvoudige manier aan om meer zitplaatsen tweede klasse te verkrijgen. Hiervoor declassert men één helft van de eerste klasse-afdeling, die over de beide rijtuigen waren verdeeld en wint men 16 zitjes in tweede. Aan het interieur is niets gewijzigd.

Foto boven: Meetmotorwagen EM 130 op 12 april 2006 te Antwerpen Centraal voor het opmeten van het baanlichaam.

Foto onder: Op 27 maart 2006 passeren ter hoogte van de "Luchtbal" (ex-)bolle neuzen 5307 + 5216 aan kop van een werftrein.

Beide foto's: Alain Janmart



Locomotief 2302

Deze locomotief werd in 1983 uitgekozen om als prototype te dienen voor een ombouwproject bij de NMBS. Het was de bedoeling om vooral de ventilatie van de motoren te verbeteren van deze locomotieven (en eventueel later ook andere verwante reeksen), waarbij tevens een andere en modernere look werd verkregen. Oorspronkelijk zijn er in de beide zijwanden telkens vier ronde vensters en drie of vier ventilatieroosters. Op 5 mei 1983 ging deze locomotief binnen in de centrale werkplaats van Mechelen om er twee maanden later terug buiten te komen voor een eerste proefrit via Leuven naar Landen. Helaas bleef het bij deze enkele ombouw. Wellicht koste het hele project te veel geld. In die tijd was er eveneens reeds sprake van de aankoop van nieuwe en sterkere locomotieven en de reeksen 23 en 26 te vervangen. Bovendien waren de oorspronkelijk lage roosters oorzaak van het (te) gemakkelijk binnendringen van stuif-sneeuw, wat bij guur winterweer een abnormaal hoge uitval liet optekenen. De 2302 werd op 7 augustus 2005 zwaar beschadigd bij een aanrijding te Antwerpen Noord. Een herstelling bleek niet meer lonend, zodat de 2302 uit de materiaallijsten werd geschrapt, ondertussen reeds ontdaan van diverse vitale delen zoals de draaistellen. Op 29 september 2005, na zo'n 50 jaar dienst werd de locomotief definitief geschrapt uit het NMBS bestand.

Locomotief 2750 in nieuwe kleur?

Als aprilgrap bedoeld verscheen er in een tijdschrift een (getrukeerde) foto van de 2750 in een nieuwe outfit. Het oogt misschien mooi maar strookt helaas niet met de werkelijkheid.

Opleidingsritten met de HLD 5166

Antwerpen - Noord bezit enkele mooie, fraai gerestaureerde diesellocomotieven die geregeld eens "buiten" moeten. Tijdens de wintermaanden verblijven deze locomotieven in de nu verlaten werkplaats te Antwerpen - Schijnpoort om later te worden ingezet voor enkele ingelegde, speciale ritten met materiaaloverdracht. Toen onlangs het bedrijf BASF een open deur weekend hield, werden de beide museumlocs gebruikt.

A.J.

Foto boven: HLD 5166 tijdens een opleidingsrit naar BASF langs de A12.

Foto midden: HLD 201.010 sleept K1-rijtuigen terug richting Schaarbeek. Hier is hij op lijn 11 te Antwerpen - Noord.

Foto onder: Op de Lillobrug zien we de 8040 van Stoomcentrum Maldegem met enkele rijtuigen als sleep.

Alle foto's: 15/05/06 – Alain Janmart.



De Lijn Algemeen

Toegankelijkheid bij De Lijn

De Lijn heeft een folder uitgegeven met de titel: "Op-stap zonder drempel" (let op het verbindingsstreepje). Hierin staan een aantal aanbevelingen en voorwaarden voor de minder mobiele reiziger die zich wil verplaatsen. Noodzaak is dat de reiziger zich op voorhand aanmeldt via de belbuscentrale. Na opgave van tijd en verplaatsing gaat de medewerker van de belbuscentrale dan op zoek om een verplaatsing in optimale omstandigheden kan gemaakt worden. De voornaamste criteria hierbij zijn de toegankelijkheid van op- en afstaphalte (eventueel ook de overstaphaltes). Ook wordt er nagekeken of het voorziene voertuig toegankelijk is zoals lage vloer en oprijdplaat. Omdat er per voertuig maar één plaats is voor een rolstoel wordt ook bekeken of deze nog vrij is. Voor de belbusgebieden en een aantal stadsnetten wordt reeds de gehele dienst gereden met aangepast materiaal. Mits reservatie via de belbuscentrale bent U dan vrijwel zeker van een optimale verplaatsing.

Toegankelijke haltes.

De Lijn past steeds meer van zijn 40.000 haltes aan, te beginnen met de drukst gebruikte. Een halte is toegankelijk wanneer de stoephoogte is aangepast en wanneer de halte voldoende breed is om veilig te kunnen draaien met een rolstoel. Tevens moet de tram of bus dicht genoeg en evenwijdig met de rand kunnen stoppen. Hier loopt het wel eens mis. Een aantal haltes werden aangelegd in een kromming. Met een autobus kan zelfs de beste chauffeur zijn voertuig niet evenwijdig plaatsen zonder schade te berokkenen aan bus of perron. Ook met een tram is dit niet mogelijk. Neem bijvoorbeeld de beide eindpuntlussen van de (oude) lijn 12 te Antwerpen. Deze lussen worden tegen de klok in of linksom bereden waarbij de (midden) deuren van een tram op een behoorlijk grote afstand van het perron blijven. Een ander moeilijk punt is en blijft de perronhoogte.

Zeker bij gemeenschappelijk gebruik door tram en bus is de hoogte van de perrons steeds een compromis.

De beste perrons in Antwerpen zijn deze die nog stammen uit de MIVA-tijd die werden aangelegd aan de tramlijnen in vrije baan. Een andere moeilijkheid is het verschil in hoogte en breedte tussen tram en bus onderling en ook tussen de trams van verschillende generatie's onderling. Een Hermelijn heeft niet alleen een lagere vloer maar is ook 10 cm breder dan een PCC.

De Lijn heeft aan een aantal tram-perrons de spleet tussen tram en perron

trachten te verkleinen met het aanbrengen aan de perronboord van een balk ter hoogte van de te verwachten stilstand van het platform voor de rolstoel van de Hermelijntram. Al spoedig bleek echter dat dit niet steeds lukte omwille van de drukte (het aanschuiven van de trams in de premetro).

Tevens is gebleken dat de interventiewagens (breedte is 2,5m) die gebruik maken van hun lorrie of spoorwiel-tjes onmogelijk nog langs de perrons kunnen passeren. Het gevolg is natuurlijk dat de perronboorden werden gedemonteerd om te kunnen passeren, maar wanneer de boorden dan worden teruggeplaatst blijft een vraagteken.

Premetro

In Antwerpen zijn reeds enige tijd de stations Meir en Sport(paleis) uitgerust met liften. Bovendien gebeurden er een aantal aanpassingen aan de stations zoals het plaatsen van automatische vouwdeuren en het plaatsen van geleidetegels en nagels ten behoeve van de slechtzienden. Een volgend station wordt Diamant - Centraal Station, dat momenteel nog in ombouw is vooral aan spoorwegzijde. Op termijn moeten alle stations op dezelfde wijze toegankelijk worden.

De Kusttramlijn

Hier werkt De Lijn aan de verhoging van een gedeelte van de perrons dat ter hoogte van de lage middenbak van de verlengde trams komt. Ook hier komt het er voor de trambestuurder op aan om exact op de juiste plaats te (kunnen) stoppen.

Autobussen

De Lijn koopt sinds een aantal jaren nog enkel autobussen aan met een volledig vlakke vloer over de hele lengte of waarvan het gedeelte tussen de voordeur en de afstapdeur een lage vloer heeft. De autobussen kunnen eveneens knielen zodat de opstap nog gemakkelijker wordt. Op onze omzwervingen door de Vlaamse steden stellen we helaas vast dat er enkel in Brugge consequent door de knieën wordt gegaan. Ook het gebruik in de praktijk van de oprijdplaat blijkt al eens moeilijkheden op te leveren. Een weinig gebezigde oprijdplaat heeft nogal eens last van vuil dat tussen de spleten is geraakt en aldus invloed heeft op de ingebouwde veiligheid. Het spreekt voor zich dat een voertuig niet mag gaan rijden wanneer de oprijdplaat uitgekapt is. Ook is het niet gemakkelijk voor de chauffeur om op een volle bus de rolstoelgebruiker te helpen.

In de nieuwe voertuigen is er plaats voor de rolstoelgebruiker voorzien inclusief een "strijkplank" met gordel. Er zijn ook speciale belknoppen voorzien om de chauffeur te attenderen op

zijn of haar aanwezigheid. In de nieuwste trams komt of is er auditieve of visuele halte aankondiging. Ook de randen, handvaten en treden krijgen felle kleuren om beter op te vallen.

De belangrijkste vraag vanwege De Lijn is dat een minder mobiele reiziger zich kenbaar maakt door reservatie om die reiziger in zo goed mogelijke omstandigheden te helpen. Een chauffeur zal wel een occasionele rolstoelgebruiker meenemen maar kan uiteraard niet garanderen of er aan de afstaphalte of overstaphalte voldoende mogelijkheden zijn om van bus of tram te stappen.

Belbus

Erkende rolstoelgebruikers kunnen wonende in een belbusgebied zelfs een halte nabij hun woonst aanvragen.

Mocht U gebruik (moeten) maken van deze faciliteiten vindt U hieronder enkele nuttige telefoonnummers. Het centrale telefoonnummer voor info is 070/220.200. Het is bereikbaar op weekdays van 7 tot 19 uur en in het weekend en op feestdagen van 10 tot 18 uur. Voor een reservatie neemt U best contact op met de belbuscentrale waar U wenst te reizen:

Antwerpen:

telefoon: 03/218.14.94, fax 03/218.14.29

Oost Vlaanderen:

telefoon: 092/10.94.94, fax 092/10.94.95

Vlaams Brabant:

telefoon: 016/31.37.00, fax 016/31.37.05

Limburg:

telefoon: 011/85.03.00, fax 011/85.03.09

West Vlaanderen:

telefoon: 059/56.52.56, fax 059/56.52.36

Bestellingen nieuwe trams

De Lijn besliste op 18 januari 2006 om nog eens tien Hermelijntrams te bestellen die in de loop van volgend jaar geleverd worden. Er is mogelijk nog een vervolgorde voor zes stuks voorzien. Opmerkelijk is dat er terug een opstapdeur aan de bestuurderscabine komt. Een andere bijzonderheid is dat er een aantal van de bestelde trams voor de kustlijn bestemd zijn. Inderdaad, de bestelling is opgesplitst in zes enkelrichtingwagens en vier dubbelrichtingwagens. Het is de bedoeling om in het winterseizoen de kusttrams in te zetten te Gent en in het zomerseizoen de Gentse trams ter versterking naar de Kust te sturen. In het totaal worden 112 trams geleverd tot 2007, waarvan 71 enkelrichting- en 41 dubbelrichtingwagens. Opgesplitst per entiteit geeft dit 65 voor Antwerpen, 35 voor Gent en 12 voor de kust, althans gedurende het zomerseizoen. Als alle nu bestelde trams geleverd zijn, dan hebben we in principe de volgende verdeling:

Een krant bericht dienaangaande dat er van de 12 kustlijntrams er zes enkelrichting zijn die later, indien nodig in Antwerpen kunnen worden ingezet. Dit is wel de wereld op zijn kop. Het betreft hier de laatste zes trams (7266 - 7271) die normaal rechtstreeks in Antwerpen moeten geleverd worden. Daar is er evenwel een zeer nijpend stallingssprobleem omdat de nieuwe tramloots te Deurne / Wijnegem op zich laat wachten. Om die reden gaan die zes trams direct naar de kust. Tenslotte nog vermelden dat er zich nog steeds één tram - de 7236 - sinds de zomer van 2005 aan de kust bevindt.

Voor de volgende jaren zal De Lijn een nieuw lastenboek aanleggen voor 98 trams. Zij moeten overal inzetbaar zijn, van het lagevloertype zijn met een lengte van ongeveer 30 meter en een breedte van 2,3 meter. Een deel ervan worden dubbelrichtingwagens voor Gent, de andere trams zijn van het enkelrichtingstype. Deze bestelling wordt gespreid over vijf jaar (2008-2012).

Tarieven

In het vorige nummer brachten we in tabelvorm de nieuwe tarieven geldig vanaf 1 maart 2006. Deze omvatte evenwel enkel de meest gebruikelijke biljetten en abonnementen. Het is de bedoeling om alles nog wat eenvoudiger te maken. Zo is het goed om weten dat er nu nog enkel een 1 en 2 zonekaartje bestaat en een kaart vanaf drie zones. Het is bijgevolg goed mogelijk dat er voor middellange trajecten een verplaatsing van de reizigersstroom van de trein naar de autobus zal gebeuren. Reeds enkele jaren kennen bijvoorbeeld de sneldiensten Antwerpen - Turnhout een groot succes.

Voor wat de aankooprijzen van een LIJNKAART betreft zijn er bepaalde bedragen vooropgesteld. In voorverkoop kan U een "Lijnkaart korte afstand" aanschaffen voor 8 euro (hiermee kan U 10 ritten korte afstand maken) of 6 euro voor de "Lijnkaart %". Voor de lijnkaarten (drie zones of meer) gekocht op bus of tram is dit respectievelijk van 10 tot 17 euro voor de "Lijnkaart" en 8 tot 15 euro voor de "Lijnkaart %".

Dagpassen

Zeker te gebruiken door de openbaar vervoerfanaat zijn de dagpassen. In voorverkoop kosten deze voor een kind (van 6 tot en met 11 jaar) 1,50 euro; voor volwassenen kost één dag 5 euro, drie dagen kosten 10 euro en vijf dagen kosten 15 euro. Aangekocht op bus of tram wordt dat respectievelijk 2 euro,

algemeen overzicht Hermelijntrams					
type	rijtuignummers	rijzin	inzet	opstap bij bestuurder	aantal
H1	7201-7231	enkelrichting	Antwerpen	Ja	31 stuks
H1	6301-6314	dubbelrichting	Gent	Ja	14 stuks
H2	7232-7265	enkelrichting	Antwerpen	Neen	34 stuks
H2	6315-6331	dubbelrichting	Gent	Neen	17 stuks
H2	7266-7271	enkelrichting	Kust	Neen	6 stuks
H3	6332-6341	dubbelrichting	Gent/Kust	Ja	10 stuks
H4	6342-6347	dubbelrichting	(optie)	Ja	6 stuks

gecombineerd abonnement De Lijn/NMBS - toeslag			
	Buzzy pazz < 25 jaar	Omnipas 25 - 60 jaar	Omnipas > 60 jaar
één week	3,80 Euro	5,70 Euro	4,80 Euro
één maand	12,50 Euro	18,80 Euro	15,90 Euro
drie maanden	34,00 Euro	52,00 Euro	43,50 Euro
één jaar	87,00 Euro	139 Euro	115 Euro

gecombineerd abonnement De Lijn/MIVB - stadszone			
	Buzzy pazz < 25 jaar	Omnipas 25 - 60 jaar	Omnipas > 60 jaar
één maand	46,80 Euro	63,50 Euro	49,10 Euro
drie maanden	128,00 Euro	175,50 Euro	134,90 Euro
één jaar	422,00 Euro	579,00 Euro	440,00 Euro

6 euro, 12 euro of 18 euro. In de folder konden we niet terugvinden of een aangekochte dagpas ook daadwerkelijk geldig is vanaf de dag van aankoop, dan wel of een aankoop op voorhand mogelijk is.

Abonnementen

Hier gelden de prijzen zoals we reeds eerder meedeelden in vorig nummer. Van de Buzzy- of Omnipas bestaan er ook speciale versies voor bepaalde categorieën van gebruikers, enkel voor een jaar. Deze kosten 12,50 euro voor houders van een VDAB jobpas en 25 euro voor de houders van een WIWG of personen met een "vervoersgarantie" (leefloners en gelijkgestelden).

Gecombineerde abonnementen

We geven hierboven in tabelvorm de prijzen voor de Buzzy Pazz, Omnipas 25-59 jaar en Omnipas + 60 jaar voor de gecombineerde abonnementen De Lijn / NMBS en De Lijn / MIVB. Voor de trajecten waarop zowel De Lijn als de TEC rijdt, kan U bij de TEC een gecombineerd abonnement TEC - De Lijn kopen. Let op: dit zijn trajectkaarten en zeker geen netkaarten.

Tarieven Brussel:

JUMP: De JUMP-vervoerbewijzen zijn geldig op de netten van de MIVB, De Lijn, TEC en de NMBS in Brussel. De verkoopprijs bedraagt 1,50 euro voor een biljet, 10,50 euro voor een

stadskaart van 10 ritten, 6,70 euro voor 5 ritten met een voorstadskaart. Een dagpas kost hier 4 euro, aanbevolen voor de bezoekers aan Brussel.

Er bestaat tenslotte ook nog het MTB-abonnement, geldig op alle netten te Brussel. Eén maand kost 30 euro voor een junior of senior, en 42,50 euro voor de andere reizigers. Op jaarbasis wordt dit respectievelijk 300 euro en 425 euro.

Administratieve geldboetes:

Voor diegenen die ondanks alles menen zich te kunnen verplaatsen zonder in regel te zijn gelden volgende speciale tarieven. Reizigers die geen geldig vervoersbewijs hebben of geen bewijsstuk voor gratis vervoer, of geen verminderingkaart kunnen voorleggen, alsook gebruik maken van een gepersonaliseerd vervoersbewijs of een verminderingkaart zonder dat zij er de titularis van zijn, betalen 71 euro bij een eerste overtreding, 199 euro bij een tweede overtreding binnen een periode van twaalf maanden of 398 euro bij een derde overtreding en elke volgende binnen een periode van twaalf maanden. Gebruik maken van een vervalst vervoerbewijs, een vervalst bewijsstuk op gratis vervoer of een vervalste verminderingkaart kost 398 euro per overtreding.

Wanneer U niet gepast kan betalen (procedure reiziger zonder gepast geld) kost het U 71 euro bij niet tijdige Betaling binnen de veertien dagen en

142 euro bij een herhaling binnen een periode van twaalf maanden.

Wanneer U geen geld bij zich heeft kan U nochtans wel meereizen (procedure reiziger zonder geld). Hier moet U eveneens 71 € betalen bij niet betaling binnen de veertien dagen van de 5 € administratieve kost plus de ritprijs. Bij herhaling binnen een periode van twaalf maanden wordt dit 142 €.

Tenslotte geldt voor het overtreden van het algemeen rookverbod in alle voertuigen, alle overdekte ruimtes van de stations van De Lijn, evenals in de schuilhuisjes dezelfde boetes als hierboven.

De Lijn Antwerpen

Nieuwe en gewijzigde tramlijnen

In het laatste nummer van 2005 gingen we uitvoerig in op de nakende indienststelling van tramlijn 5 en de wijzigingen aan lijnen 12 en 24 vanaf 4 maart 2006. Om met de laatste lijn te beginnen kunnen we heel kort zijn. De verlengde 24 rijdt terug naar het Schoonselhof (dit is de hoofdbegraafplaats van de Stad Antwerpen). Hij werd destijds ingekort tot de lus Zuidstation op hetzelfde moment dat lijn 12 werd verlengd vanaf het Antwerpstadion tot het Wim Saerensplein te Deurne Noord. Op week- en zaterdag rijdt lijn 24 volledig met gekoppelde PCC-stellen. Op zon- en feestdag is er een gemengde dienst en rijden er ook losse PCC's. Lijn 24 is nu 12,3 km lang (24,621 km H + T).

Lijn 12 werd vanaf dezelfde dag ingekort tot het traject Sportpaleis – Bolivarplaats. Nochtans zou lijn 12, omwille van het nog niet afgewerkt zijn van dit nieuwe eindpunt Bolivarplaats, nog tot 29 april zijn terminus hebben aan de lus Zuidstation dat op diezelfde dag door lijn 24 verlaten werd. Aan de terminus Sportpaleis wacht de ingekorte tram 12 zijn vertrektijd af aan de halte op de Bisschoppenhoflaan. Er zijn ondertussen natuurlijk reeds enkele "klagers" opgedoken onder de bewoners van de Van der Delftstraat die nu ongeveer alle tien minuten een tram door hun straat zien rijden en vrezen dat hun huis het onder al dit geweld gaat begeven. Terzijde vermelden dat het spoor tegenover de eindhalte niet meer bereden wordt in normale omstandigheden. Het valt op dat lijn 12 ruim tijd heeft om zijn ongeveer 6,1 km enkel af te leggen. Ondanks het moeilijke traject in het centrum is ook de 12 zoals de 24 vrij regelmatig. Op een spitsmoment na kunnen de losse PCC's het reizigersaantal aan. Lijn 12 is heen en terug 12,136 km lang. Omdat er nog een tijdlang tot het Zuidstation werd gereden, (lees verder biz. 14)

Nieuwe ticketautomaten:

De Lijn studeert over de aanschaf van nieuwe ticketautomaten op tram en bus. Deze zullen van het "contactloze" type zijn. Dus laat je als reiziger enkel je (vooraf aangekocht) ticket of abonnement zien aan de ontwaarder. Het is zelfs de bedoeling dat ook de TEC, de MIVB en zelfs de spoorwegen in de komende jaren naar één en hetzelfde systeem overgaan. Dit is met de bestaande technologie beslist mogelijk, alleen moeten dan ook wel de gehanteerde tarieven naar elkaar toegroeien. Voor de vervoersmaatschappijen is ook de registratie van reizigers met een abonnement van groot nut als statis-

tisch gegeven. Tevens gaat een contactloze ontwaarding of registratie snelheidswinst opleveren ten opzichte van de "trage" Pro Data-ontwaarders.

L.C.

foto midden:

Op 19 april wacht PCC 7055 op zijn vertrektijd aan de terminus Zuidstation met als lijnfilm "12 Sportpaleis – Zuidstation". De infotram van (de nu foutieve) lijn 24 werd eerder al onklaar gemaakt met kieflint.

foto: Alain Janmart



Foto onder: PCC 7038, volgnummer 1 op de eerste exploitatiedag van de nieuwe tramlijn 12 ter hoogte van de

halte Montignystraat op de Amerikalei. 29 april 2006

foto: Alain Janmart

kregen de trams nog een speciale film Sportpaleis - Zuidstation. Lijn 5 rijdt dus zoals voorzien met Hermelijns-trams. Vanaf 4 maart, vanaf dienstaanvang, reden er zowel H1 als H2 op de nieuwe lijn. (Terloops vermelden dat dit op ALLE lijnen gebeurd waarop de Hermelijns rijden, en de inzet is bovendien niet gebonden aan specifieke diensten zodat alles netjes door elkaar rijdt). Van de drie tramlijnen is de 5 het meest onregelmatig. Dit heeft niets te maken met zijn straattraject te Deurne maar veeleer met het ontbreken van een wachtspoor en wachttijd op Linkeroever. De 5 gebruikt daar hetzelfde spoor als dit van lijn 3 en de streekbussen richting Zwijndrecht en vertrekt dan vrijwel onmiddellijk terug naar het Wim Saerensplein. Er is dan ook een "dubbele" rusttijd voorzien aan deze laatste terminus zodat er naar Linkeroever terug op tijd kan vertrokken worden. De lengte (heen en terug) van de nieuwe tramlijn is 20,182 km.

Na enkele maanden stellen we vast dat de drie lijnen het goed tot zeer goed doen. De 5 bewijst zijn diensten als snelle verbinding naar Deurne Noord. Als versterking voor lijn 3 in de premetro naar of van Sportpaleis hangt alles af van de regelmaat en het om en om rijden tussen deze twee metrolijnen. Lijn 12 kan het met zijn losse PCC's nog net aan. De verlengde tramlijn 24 lijkt de grote winnaar. Vooral op het zuidelijke gedeelte van de lijn, waar hij de 12 heeft overgenomen is er een grote bezetting van de trams. Lijn 24 heeft nu een grote wisseling van reizigers aan het Astridplein - C.S.

De inhuldiging van lijn 5

Deze werd officieel ingereeden op zaterdag 4 maart 2006 omstreeks 10 uur aan de Ruggevelddaan en het Wim Saerensplein. Het was minister Van Brempt zelf, die met haar 7261 een doek met een grote "5" erop open reed. Deze officiële openingstram werd bijkomend vanuit PAL op de lijn gebracht. Nadien konden niet alleen de genodigden met deze tram mee naar het station 'Frederik Van Eeden' voor de toespraken gevolgd door receptie, maar onderweg mochten ook de wachtende klanten gebruik maken van deze extra dienst.

foto boven: Arbeiders verwijderen de "steen des aanstoots" die de trams belette om de Bolivarplaats op te rijden.

foto: Luc Couscheir

foto midden: Voorafgegaan door de bovenleidingswagen 7959 rijdt PCC 7112 de lus in. 26 april 2006.

foto: Luc Couscheir

foto onder: Terug van weggeweest. Al op 30 april kwam VA 7386 eens kijken op de vernieuwde Bolivarplaats.

foto: Alain Janmart



TRAMLIJN 5 vanuit PAL							
volgnr.	AM	dag	PM	AV	Vak	Zat	Zon
1	H1/H2	H1/H2	H1/H2		H1/H2	H1/H2	H1/H2
2	H1/H2	H1/H2	H1/H2	H1/H2	H1/H2	H1/H2	H1/H2
3			H1/H2		H1/H2	H1/H2	H1/H2
4	H1/H2	H1/H2	H1/H2	H1/H2	H1/H2	H1/H2	H1/H2
5	H1/H2	H1/H2	H1/H2	H1/H2	H1/H2	H1/H2	H1/H2
6	H1/H2	H1/H2	H1/H2	H1/H2	H1/H2	H1/H2	H1/H2
7	H1/H2				H1/H2		
8	H1/H2	H1/H2	H1/H2				
9	H1/H2	H1/H2	H1/H2				
10	H1/H2						
11			H1/H2				
Totaal	9	7	9	4	7	6	6

TRAMLIJN 12 vanuit Hoboken							
volgnr.	AM	dag	PM	AV	Vak	Zat	Zon
1	1	1	1	1	1	1	1
2	1	1	1		1	1	1
3	1				1	1	1
4	1	1	1		1	1	1
5			1	1	1	1	1
6	1	1	1		1	1	1
7	1	1	1		1		
8	1	1	1	1	1		
9	1	1	1	1			
10	1						
11			1				
12	1	1	1				
Totaal	10	8	10	4	8	6	6

TRAMLIJN 24 vanuit Hoboken							
volgnr.	AM	dag	PM	AV	Vak	Zat	Zon
1	+	+	+	+	+	+	+
2	+	+	+		+	+	1
3			+		+	+	+
4	+				+	+	1
5	+	+	+		+	+	1
6	+	+	+	+	+	+	+
7	+	+	+		+	+	1
8	+	+	+		+	+	+
9			+	+	+	+	1
10	+	+	+		+	+	+
11	+	+	+		+		
12	+				+		
13	+	+	+				
14			+	+			
15	+	+	+	+			
16	+	+	+				
17	+						
18	+	+	+				
Totaal	15	12	15	5	12	10	10

Nieuwe lijnen = nieuwe diensten

Ter gelegenheid van het in dienst nemen van de nieuwe tramlijn 5 en het herstructureren van de lijnen 12 en 24 werd er natuurlijk ook grondig geschoven met trams en diensten. De nieuwe lijn 5 ging van start met Hermelijntrams, lijn 12 kreeg exclusief losse PCC1 ter beschikking en lijn 24 kreeg met uitzondering van de zondag een volledige dienst met gekoppelde PCC2 stellen. Lijn 5 wordt gereden vanuit PAL, lijnen 12 en 24 vanuit Hoboken. De enkele diensten van de oude lijn 12 vanuit PAL vervielen. Hiernaast ziet U de gedetailleerde diensten.

Inhoudiging lijn 12 tot Bolivarplaats

Zoals hiervoor aangehaald reed lijn 12 op 4 maart nog niet naar het nieuwe gerechtshof aan de Bolivarplaats. Het was juist de afwerking van dit plein dat voor vertraging zorgde. De sporen waren reeds aangelegd omstreeks de jaarwisseling, maar de bovenleiding volgde pas later omwille van de afwerking van het plein. Op woensdag 26 april was het dan uiteindelijk tijd voor een proefrit. Omstreeks 10 uur kwam de 7112 via de nieuwe sporen op Amerikalei aan de eindpuntlus. Daar kon men direct overgaan tot het verwijderen van enkele granieten blokken die het plein afzomen. Deze waren zo ongelukkig geplaatst dat ze het oprijden beletten (let op, je moet daarvoor gestudeerd hebben). Gelukkig was de stratenmaker met de nodige man- en machinekracht aanwezig om deze blokken los te wrikken en af te voeren. Een uurtje later werd er dan toch het plein opgereden voorafgegaan door de specialisten van de bovenleiding. Daar ging het een tweede keer grondig mis. De afrijwissel aan het einde van de perrons voor lijn 12 en later lijn 8, bleek muurvast te zitten. Niet erg verwonderlijk wanneer men de tramsporen gebruikt als afvoerkanaal voor de cementspecie die gebezigd werd om de tegels op te voegen. Onmiddellijk werd er een spuitploeg wissels ter plaatse ontboden. Maar water onder druk alleen volstond niet. Er kwam de nodige spierkracht bij kijken om de wissel vrij te maken. Nadat deze hindernis genomen werd verliep het vervolg van de proefrit zonder problemen. Men ging evenwel nog over tot het verwijderen van een tweede blok bij het verlaten van het plein waar er slechts een speling van enkele centimeter was om een PCC te laten passeren. Ten gevolge van al dit oponthoud was er geen tijd meer over om nog een tweede rit te maken. De laatste 12 aan de lus Zuidstation was de 7056 volgnummer 8 bestuurd

door Freddy Meskens. De lijnfilm werd welgeteld slechts 56 dagen gebruikt. De zaterdagmorgen 29 april omstreeks 6u34 reed PCC 7038 volgnummer 1 als eerste samen met een controleur naar de nieuwe eindhalte. Voor die gelegenheid werd de 7038 voorzien van een Antwerpse vlag. De eerste dagen reden er enkel trams in De Lijn outfit op lijn 12. Die zaterdag waren dat in volgorde de 7038, 7033, 7035, 7021, 7027 en 7030. Na ruim 40 jaar en 11 maanden werd er een belofte (althans gedeeltelijk) ingelost. Destijds werd er verkondigd dat tramlijn 1 slechts tijdelijk werd verbust en spoedig (sic) terug zou keren. Inmiddels is ook de VA 7386 reeds terug komen proefrijden. Hij (de tram) herkende de omgeving niet meer maar bleek wel tevreden.

Reclametrans:

Sinds mei 2006 rijden er niet minder dan 22 reclametrans in Antwerpen. Het is zo dat er in principe geen reclame meer mag gekleefd worden op de ramen (contravision-procédé), daarom ter compensatie om de inkomsten enigszins te vrijwaren het grote aantal trams. Zij zijn allen van het type PCC 1, zonder koppelingen en behoren zowel tot de stelplaats Hoboken als Punt aan de Lijn. Omdat er nogal wat wijzigingen plaatsvonden geven we deze keer de volledige lijst van begin mei 2006 inclusief de laatste voorafgaande reclames sinds het vorig nummer van Rail Revue: 7002 Studio Brussel sinds januari 2006
7003 Sport in "A" sinds april 2006
7004 Sport in "A" sinds april 2006
7005 De client sinds januari 2006
7006 Dienstenhuis sinds april 2006
7007 Sport in "A" sinds april 2006
7008 Opsinoren sinds april 2006
7026 Sport in "A" sinds april 2006
7040 Sport in "A" sinds april 2006
7041 Newyorker sinds april 2006
7042 Radio Donna sinds nov. 2004
7043 Mobitel sinds mei 2005
7044 Dom. Republiek sinds dec. 2005
7045 Electrolux sinds april 2006
7047 Galler sinds februari 2006
7049 Marokko sinds april 2006
7051 Mama Mia sinds december 2005
7052 Generali sinds maart 2006
7053 Matthieu's bedden sinds maart 06
7054 State of Art sinds maart 2006
7055 Sport in "A" sinds april 2006
7060 Generali sinds april 2006
De 7003, 7004, 7007, 7026, 7040 en 7055 moeten de aandacht vestigen op een promotiecampagne voor de stad en heeft als motief een aantalonderste ledematen op een heel lange fiets waarbij de reiziger als bovenkant van het lichaam fungeert. Dit geeft soms aanleiding tot situaties zoals een "gekleurde" vrouw achter het raam en daaronder een stel "witte" mannenbenen. Andere combinaties zijn natuurlijk ook mogelijk.

Leveringen en transfers trams:

Van een aantal Hermelijintrams "2" volgen hierna de afleveringsdata (is het lossen op het inrijspoor van PAL).

aflevering nieuwe Hermelijn 2	
rijtuignr.	afleveringsdatum
7257	16 november 2005
7258	16 december 2005
7259	4 januari 2006
7260	19 januari 2006
7261	26 januari 2006
7262	15 februari 2006
7263	8 maart 2006
7264	15 maart 2006
7265	30 maart 2006

Wat de herstelling van de trams van de eerste reeks betreft, hebben we ook een aantal data. Ook hier betreft het de data van lossen of laden op het inrijspoor van PAL. De transporten komen meestal omstreeks 22 uur de vorige dag aan en vertrekken terug de volgende nacht naar Duitsland. De cijfers tussen hakjes geven de vermoedelijke vertrek- of terugkomstdatum aan.

herstellingsperiode Duitsland		
rijtuignr.	vertrek	terug
7229	30 aug 05	7 nov 05
7225	1 sept 05	26 nov 05
7202	7 okt 05	9 nov 05
7216	okt 05	(23) nov 05
7210	26 okt 05	(30) nov 05
7207	nov 05	2 dec 05
7228	13 dec 05	2 feb 06
7213	(16) dec 05	10 feb 06
7215	dec 05	jan 06
7214	11 jan 06	(2) maa 06
7230	2 feb 06	22 maa 06
7222	15 feb 06	(29) maa 06
7208	22 feb 06	5 apr 06
7217	22 maa 06	5 mei 06
7206	31 maa 06	
7219	5 apr 06	
7211	5 mei 06	

Gemiddeld is een tram zo ongeveer zes tot acht weken in Duitsland voor herstelling. Daar worden scheuren aan het raamwerk (vooral ter hoogte van de geleidingen) hersteld en verstevigd. De 7229 en de 7225 gingen rechtstreeks van de kustlijn naar Duitsland voor herstelling. De 7229 was van 15 juni tot 30 augustus 2005 aan de kust, terwijl de 7225 van 7 juni tot 1 september 2005 van de zeelucht (en allicht ook het zeezand) genoot. Sinds begin 2006 is de 7202 vrijwel exclusief te bewonderen op lijn 8 als "smeertram" en kreeg bij wijze van

proef een sproeiinstallatie dat smeermiddel zijdelings in de groefrail spuit. Indien de proef voldoet moet ongeveer 1/8 van het wagenpark zulke installatie krijgen om de irriterende(?) fluittoon in de spoorbogen te onderdrukken en de sleet te verminderen.

Ongewoon trammaterieel

Op 27 april 2006 hadden enkele Hermelijintrams van lijn 5 te kampen met defecten. Zelfs de eerste uitrij werd vervangen door een stel PCC's. Diezelfde dag, enige tijd later moest een Hermelijijn vervangen worden. Omdat deze incidentjes zich manifesteerden op een donderdag waren er gelukkig voldoende vervangtrams voorradig, maar blijkbaar toch geen reserve Hermelijijnen. Volgnummer 1 werd evenwel vervangen door de PCC's 7100+7157 die normaal door loods Hoboken ingezet worden, het volgnummer 4 werd gereden met de PCC's 7069+7067 van PAL. Op maandag 15 mei reed er een Hermelijintram op lijn 24. Een eerste gedachte ging direct uit naar een laatste opleidingsrit omdat er met reizigers en volgnummer gereden werd. Later bleek het te gaan om een ingehuurde rit te gaan voor "televisionele" doeleinden. Omdat De Lijn uiteraard liever uitpakt met een moderne tram werd er voor die gelegenheid een beroep gedaan op een Hermelijijn.

A.J. en L.C.

Foto rechtsboven:

PCC's 7100+7157 komen op 27 april 2006 uit de premetro tunnel op Linkeroever. Zij vervangen een defecte Hermelijijn op lijn 5.

foto: Alain Janmart

Foto midden rechts:

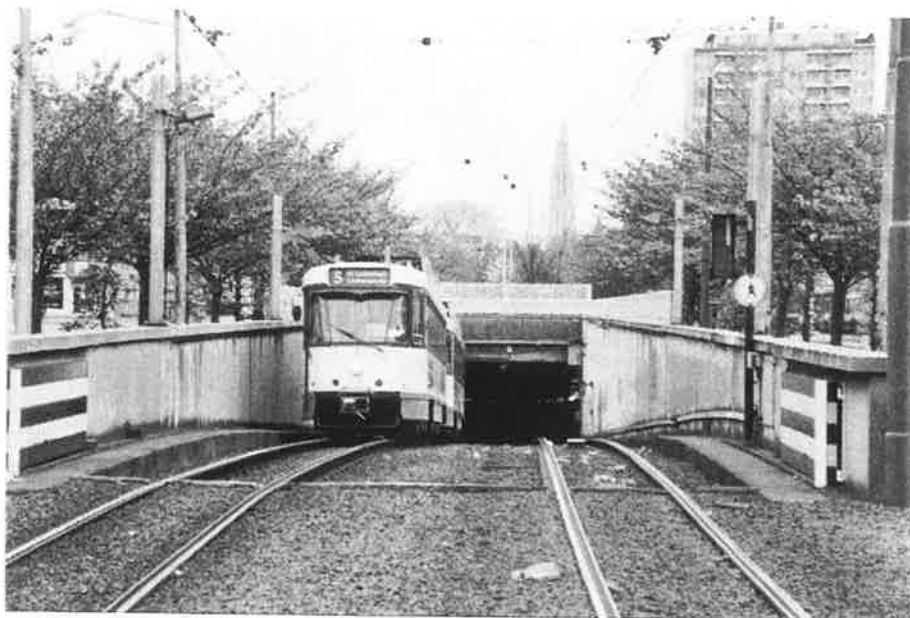
Hermelijijn 7226 op lijn 24, volgnummer 16 rijdt op 15 mei op de Herentalsebaan ter hoogte van het kruispunt met de Dascottelei alwaar we in een vrij nabije toekomst ook lijn 8 zullen zien. Er komt namelijk een verbinding tussen de terminus van de lijnen 8 en 11 Eksterlaar en de Herentalsebaan.

foto: Alain Janmart

Foto rechtsonder:

PCC 7109 op lijn 7 in de Volkstraat, komende van de Lambermontplaats omgeleid voor een loopwedstrijd. Op de achtergrond bemerkt men de pieken van het nieuwe gerechtsgebouw, officieel "Vlinderpaleis" genaamd maar bij de bevolking inmiddels beter bekend als "de frietzakjes".

foto: Luc Couscheir



Omleidingen

Dat Parijs bekend staat als stad der "verleiding" is bekend. Antwerpen daarentegen is de stad van de "omleiding"! Geregeld zijn er al dan niet geplande omleidingen ter gelegenheid van diverse manifestaties zoals stoeten, braderijen, sportieve evenementen en natuurlijk ook bij spoor- of wegwerkzaamheden. De reiziger moet dit helaas doorstaan en De Lijn tracht dan toch zo goed of kwaad het kan de dienst rijdende te houden. Zo ook op zondag 23 april 2006. Ter gelegenheid van de "Antwerp 10 Miles" kon ondermeer lijn 7 niet naar de Sint Pietersvliet rijden. Die reed toen vanaf de Meirbrug verder over lijnen 4 en 8 naar de Lambertplaats.

Spoorwerken

Astridplein / Rooseveltplaats

De te verwachten hernieuwing van de sporen in de omgeving van het Centraal station en de lijnen langs de Gemeente straat werden uitgevoerd tijdens het verlengde weekend van 25 tot en met 28 mei 2006. Voor de gelegenheid werd de vrijdag 26 door De Lijn omgetoverd tot een zaterdag. Die dag waren wel de scholen gesloten, maar een groot gedeelte van de bevolking moest die dag wel werken of maakten in het andere geval van de gelegenheid gebruik om naar de stad te trekken. Een voorsmaakje van de geplande chaos kregen we te verwerken op dinsdagmiddag wanneer een vrachtwagen die materiaal voor de Nederlandse kunstenaar Herman Van Veen was gaan afleveren bij de feestzaal van de Zoo, zich vakkundig had vast gereden op het kruispunt van de Carnotstraat en het Astridplein. Het gevolg was dat er geen doorkomen meer mogelijk voor alle tram- en buslijnen, en dit in alle richtingen. En Antwerpen zou Antwerpen niet zijn wanneer er in deze peniebele situatie toch ook geen humor (of spot) aan te pas kwam. Schoolkinderen in een mee geblokkeerde bus hieven het lied "opzij, opzij, opzij, maak plaats, maak plaats, maak plaats, wij hebben ongelooflijke haast..." van de voornoemde zanger aan. Het mocht helaas niet baten. Na enig trek en sieurwerk met bulldozer van de spoorwerkers kwam er tenslotte toch een zware afsleepwagen aan te pas. Na dik twee uur kwam er terug beweging in de geblokkeerde trams en bussen.

Ook de spoorwerken werden geconfronteerd met enige incidenten. Vrijdag sneuvelde er aan het begin van de Carnotstraat een waterleiding. De ontstane rivier zorgde alvast voor vertraging. Ook werd men geconfronteerd met dicht tegen de oppervlakte liggende



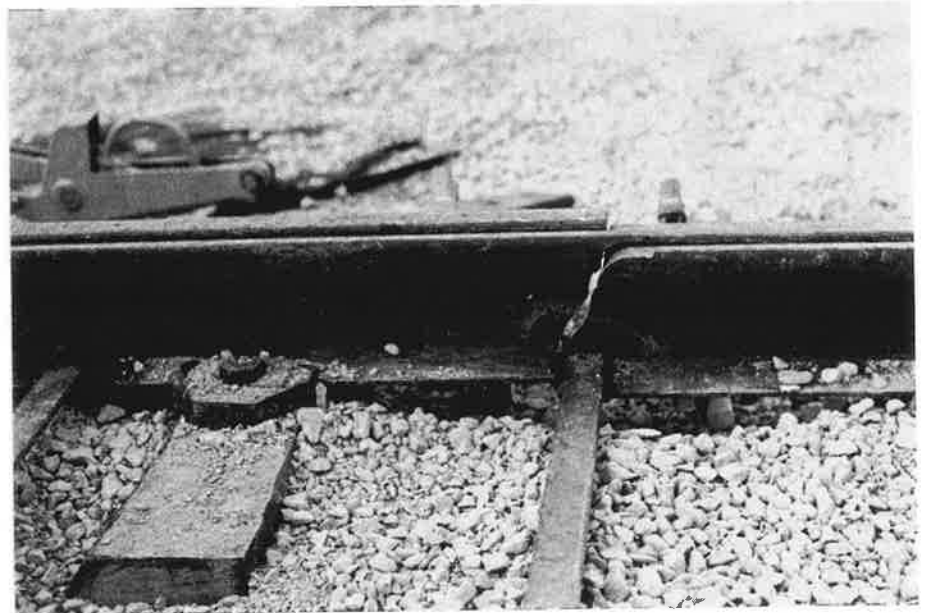
Foto boven: Astridplein, 27 april 2006. Op de voorgrond de vernieuwde halte terug voorzien van een compleet inhaalspoor. De lus is wel smaller geworden dan voorheen. Dit is te merken wanneer men de positie van de Hermelijn op de achtergrond vergelijkt met de ligging van de nieuwe sporen op de voorgrond. Let ook even op het palenwoud dat het plein "siert".

foto: Alain Janmart

betonconstructies (premetro). In de spoorbogen naar en van het Astridplein is dit het geval en moesten de rails gedeeltelijk zonder biels gelegd worden. Om toch enige stevigheid te verwerven werden er gelaste verbindingen geplaatst. Alzo geschiede dus ook in de bogen vanaf het Astridplein richtingen Melkmarkt en Stenenbrug. Omdat deze dus niet alleen in de horizontale as werden gebogen maar ook nog eens in de verticale as (hoogte) was het hier buigen of barsten, en het werd uiteindelijk het laatste. Deze twee bogen waren dan ook niet beschikbaar op maandag. De nieuwe sporen liggen nu langs de oostzijde van de Gemeentestraat en het Rooseveltplein. De oude lus op het Astridplein kwam terug, inclusief het passeerspoor kant Centraal station. Op de Kipdorpbrug liggen de sporen terug in het midden in plaats van aan de zijkant zoals dit was voor de plaatsing van de "tijdelijke" brug die overigens bij het einde van de zomer gaat verdwijnen. De rijrichting van de eindpuntlus van de lijnen 10 en 11 blijft echter behouden zodat de reizigers veilig vanaf de stoep kunnen op- of afstappen. Overigens gebruikt de brandweer de trambedding om uit te rukken richting Rooseveltplaats en verder.

Door De Lijn waren gedurende de spoorwerken een aantal maatregelen en omleidingen getroffen om toch min of meer de reizigers ter bestemming te brengen. Voor de tramlijnen waren dit: de lijnen 10 en 12 reden niet. Lijn 11 reed vanaf het station van Berchem via een klein stukje van lijn 8 en dan richting premetrolijnen 2/15 en 3/5 tot de ondergrondse lus Sportpaleis.

Op vrijdag gingen evenwel gedurende enige tijd een groot aantal ritten van diezelfde lijn 11 onaangekondigd naar Linkeroever omwille van "De Stille Mars". Lijn 24 deed een wel erg uniek traject aan. Vanaf Schoonselhof reed deze tot de Nationale Bank en vervolgens via lijnen 7/8 en 4/8 terug tot het kruispunt van de Amerikalei met de De Vriërestraat en Brederodestraat en tenslotte via lijn 12 tot de Bolivarplaats. Aan voornoemd kruispunt ontmoette de tramlijn dus zichzelf. De reiziger werd ondertussen getraakteerd op een rit door het centrum. Op donder-, zater- en zondag werd lijn 24 uitgebaat met losse



PCC 1. Op vrijdag waren dit omwille van "De Stille Mars" PCC2-stellen. Er stonden ter diezelfde gelegenheid ook nog extra stellen afgesteld op de lus Groenplaats en Groenenhoek met lijncijfer 2. Overigens stonden er meermaals drie trams op de Bolivarplaats hun vertrektijd af te wachten omdat er ondanks alles met het normale aantal diensten werd gereden.

Er waren buspendels voorzien op volgende lijnen. Eén busdienst reed vanaf Schotensteenweg tot de Ommeganckstraat / Provinciestraat via de lijnen 10 en 11 tot Berchem station. De noordelijke tak van lijn 24 werd overgenomen door een verlengde en versterkte busdienst van lijnen 1/13. Buslijn 23 reed vanaf Luchtbal ook via de Ommeganckstraat / Provinciestraat en vervolgens via het Centraal Station en de Keyserlei verder naar het Zuid. In de andere richting ging dit via het stads-

Foto midden: Buigen of barsten, en het werd dit laatste. Ook te zien is de verkorte dwarsligger in de boog Astridplein / Carnotstraat. 29 mei 2006

foto: Luc Couscheir

park. Dezelfde omleiding, maar dan beperkt tot het Centraal station gold ook voor lijn 21. Ook de lijnen 501/502 reden niet verder dan het station. Reizigers met bestemming Noorderplaats / Eilandje konden verder met de streeklijnen richting noorden of de stadslijnen 28 of 31. Vanaf de Noorderplaats konden ze eventueel nog verder met een tijdelijk verlengde buslijn 9. De streeklijnen 410 en 420 bereikten de Rooseveltplaats via de Singel en de Plantijn en Moretuslei. Overigens vertrokken nog enkele lijnen zoals 19 en 31 op andere perrons. Dit alles ging gepaard met een gigantische chaos, dit vooral op vrijdag

Foto rechtsboven: Ten gevolge van de werkzaamheden wachten de autobussen richting Turnhout hun vertrektijd af in tegenrichting. Hier AB 4812 van lijn 411. 25 mei 2006.



Foto midden rechts: De nieuwe infoborden bewijzen hun nut. Zij informeren de verdwaalde reizigers. Overigens hadden de streeklijnen hun omleiding met een plannetje aan de haltes aangekondigd. Dit is veel eenvoudiger dan een tekst. beide foto's: Luc Couscheir

en zaterdag. Omdat er enkel nog de noodbrug aan de Opera overbleef als noord-zuid verbinding en men toch trachtte elders zijn weg te vervolgen zat het stadscentrum potdicht. Overigens werden de automobilisten aangeraden door de "BAM"(*) om de Singel of het openbaar vervoer te gebruiken. Diezelfde Singel was evenwel onderbroken omwille van het verwijderen van de tijdelijke bruggen.

Reden de tramlijnen vanaf maandagmorgen terug normaal, dan gold dit niet voor de buslijnen, die nog een drietal weken werden omgeleid. Vanaf maandag 29 mei reden er bovendien extra tramstellen PCC2 tussen Melkmarkt en Stenenbrug om de (streek)reizigers van de lijnen 410 en 420 op te vangen op het niet bereden traject. Een van die extra trams (die uit gewoonte?) het Astridplein opreed was verplicht om verder via lijn 12 naar het Sportpaleis te rijden omwille van het niet beschikbaar zijn van de afrijboog (zie hierboven).

*BAM staat voor Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel, maar Bijna Alles Muurvast lijkt ons juister.

L.C.



Leien / Bolivarplaats

In ons vorig nummer konden we nog net mededelen dat de Bolivarplaats nog niet op tijd bereikbaar was om lijn 12 naar hier te laten rijden vanaf 4 maart 2006. Noodgedwongen moest die nog bijna twee maanden zijn terminus op de lus Zuidstation nemen. Op woensdag 26 april was het dan eindelijk toch tijdvoor de lang verwachte proefrit. De voorgaande dagen hadden de mensen van de bovenleiding de laatste aansluitingen gemaakt. Er is bovendien een bijkomend tractiestation geplaatst. Dit was niet zozeer noodzakelijk voor de nieuwe trajecten van ongeveer 700 m voor lijn 12 en vanaf het najaar zo'n 300m voor lijn 8, maar wel om het toegenomen verbruik door het veelvuldig rijden met koppelstellen of Hermelijnen op het gehele tramnet. (De laatste tijd kwam het veelvuldig voor dat de tractie uitviel bij het tezamen aanzetten van meerdere tramstellen in éénzelfde sectie).

De proefrit zelf verliep niet helemaal vlekkeloos. De plannemakers hebben

wel een plein getekend dat bestemd is voor de stappende mens en hebben daarvoor aan de rand grote granieten blokken geplaatst. En wat gebeuren moest, gebeurde ook. Bij het oprijden vanaf de Amerikalei konden zowel de bovenleidingswagen 7959 rijdende op zijn lorrie, als de tram 7112 het plein niet oprijden. Men had blijkbaar wel rekening gehouden met de breedte van een tram, maar vergeten dat een tram ook uitzwaait. Gelukkig was de aannemer aanwezig met mankracht en materiaal, zodat die onmiddellijk kon starten met een eerste heraanleg van het plein, in dit geval, het verwijderen van de granietblok. Dit was wel een karwij van ongeveer één uur. Daarna ging het zonder één enkel probleem vlekkeloos verder tot aan de perrons. Toen men verder wilde doemde een tweede opstakel op. De afrijwissel waar 8 en 12 samenkwamen zat muurvast. Deze was

voor een groot gedeelte opgevuld met overtollige cementspecie die de werkers langs de tramsporen hadden laten afvloeien, wat dus niet zo'n best idee zou blijken te zijn. Na een interventie van een spuitploeg van de lijn en enig kap en breekwerk kwam er dan toch beweging in de wissel en kon er voor de rest van het traject vlekkeloos verder worden gereden. Omdat men al heel wat vertraging had opgebouwd, hield men het bij één enkele proefrit. Uit voorzorg werd later nog wel een tweede granietblok verwijderd omdat de tram er slechts op enkele centimeters na kon passeren.

Mechelse Steenweg

In wat we bijna een blitzactie kunnen noemen, werden de sporen van lijn 7 in de Mechelse Steenweg tussen de Harmonie en de Hemelstraat (pleintje ter hoogte van de AWW) vernieuwd. Dit is

Foto linksboven: Autobus 4194 van lijn 24 heeft Zuidstation in de display. Later gaat deze bus over op lijn 1/13. Andere bussen reden met de vermelding Nationale Bank. 25 mei 2006

Foto midden: Aan het kruispunt van de Amerikalei en de De Vriërestraat ontmoet lijn 24 zichzelf. Het stel links op de foto rijdt richting Bolivarplaats en passeerde daar 15 minuten voorheen dezelfde plaats richting centrum. Het tramstel rechts rijdt richting Schoonselhof en zal links in de Brederodestraat afbuigen. 26 mei 2006

Foto linksonder: Op de Mechelsesteenweg was men op 4 april 2006 drukdoende met spoorhernieuwing.

alle foto's: Luc Couscheir



het smalle gedeelte van deze straat dat voor grote vertraging zorgt in de spitsuren. Er werd gewerkt vanaf zondagmiddag 14 uur (dit is na het einde van de "Vogelenmarkt") tot vrijdagochtend, in de periodes 2 tot 7 en van 9 tot 14 april 2006. Omdat er steeds meer klachten in verband met nachtelijke geluidsoverlast van omwonenden opduiken, wordt De Lijn alsozoo verplicht om enkel nog overdag te werken aan de sporen. In de richting stadscentrum krijgt lijn 7 een halve eigen bedding. Tijdens de onderbreking reed lijn 7 via de lijnen 2/15 en 3 tot de ondergrondse lus Sportpaleis.

Lange Leemstraat

Spoorvervangingswerkzaamheden heeft plaats in de Lange Leemstraat tussen de Belgiëlei en de Lamorinièrestraat. Hier is er geen noemenswaardige hinder voor de tram. Voor de eerste keer gebruikt men aan het begin van de werf ophaalbare bareltjes in plaats van deze die worden open gereden door de tram zelf. Helaas was er na enkele dagen al ééntje gesneuveld.

Sint Bernardse Steenweg

Op 18 en 19 maart werd met prefabstukken het nog ontbrekende stuk ter hoogte van de De Bosschaertstraat afgewerkt en werd ook de bedding van de lus Voetbalstraat gebetoneerd. Op 7 en 8 april werden de sporen aan de Zwaantjes verplaatst tot dicht tegen de bebouwing. Op die manier komt het gehele middengedeelte vrij, zodat men kan beginnen aan de definitieve vernieuwing van de sporen voor lijnen 2, 4 en 24. Lijn 24 richting Schoonselhof kruist de lijnen 2 en 4 komende van Hoboken. Alle bewegingen blijven mogelijk met uitzondering van het links afbuigen vanaf de Sint Bernardsesteenweg naar de De Bruynlaan. Lijn 2 reed zijn normale dienst, lijn 24 werd afgeleid vanaf de Nationale Bank, lijn 7 en dan via lijn 2 naar Hoboken. Deze regeling gold tot



Foto rechtsboven: Ten gevolge van de omleiding en werken Sint Bernardse steenweg kwam lijn 24 op 18 maart aan de Harmonie.

Foto rechtmidden: Ook op 8 april werd lijn 24 naar de Kioskplaats geleid. Hier rijdt een PCC2 stel het kruispunt Zwaantjes op.

beide foto's: Luc Couscheir

zaterdagavond 8 april, 20 uur (zie verder bij afbraak noodbruggen). Tramlijn 4 beperkte zich tot het gedeelte Sint-Pietersvliet - Zuidstation. Daar deelde hij de eindlus met lijn 12. Omdat men het niet nodig had gevonden om de dienstregeling aan te passen (7 trams op zaterdag) gebeurde het meermaals dat aan het Zuidstation niet minder dan 4 trams van deze lijn te samen met enkele trams van lijn 12 elkaar in de weg reden. De trams van lijn 24 daarentegen moesten in de beide richtingen een rondje Leopoldplaats maken en konden amper van hun eindpuntrust genieten.

Noodbruggen Singel

Een eerste noodbrug werd afgebroken op 8 april vanaf 20 uur. Lijn 2 werd van dan af afgeleid naar de Koninklijke laan. De inritten naar de stelplaats voor de lijnen 2, 4, 7, 10, 12 en 24 gebeurden vanaf 20 uur via de Sint Bernardse steenweg (zie hierboven). Op 6 mei werd ook de brug aan Berchem station verwijderd (lijnen 8 en 11) en op 3 juni die aan Berchem Kerk (lijnen 7 en 15).

L.C.

De Lijn West Vlaanderen

Week van de zee

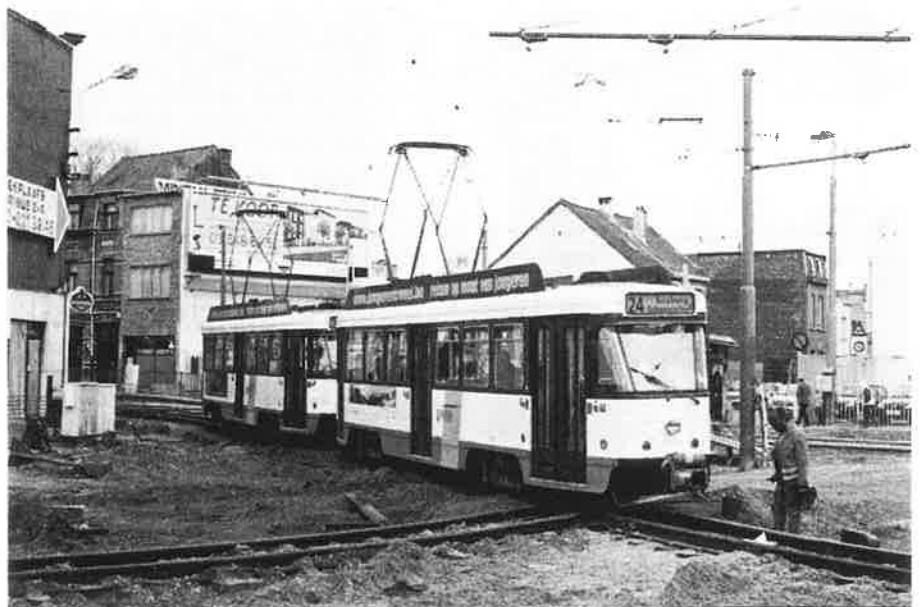
Om de "week van de zee" af te sluiten heeft de Vlaamse Overheid geld vrijgemaakt. Hiermee kon ondermeer de T.T.O. pendelritten inleggen tussen De Panne en Lombardsijde (YMCA). Op zaterdag 6 mei reden de motorwagens SE 9093 en Standaard 9985 om beurten de ritten. Er werd telkens gereden na de reguliere tram vanuit De Panne of Lombardsijde. Zoals op de bijgaande foto's te zien is moesten de trams wegens spoorwerken op enkel spoor rijden tussen Nieuwpoort Bad en halverwege Nieuwpoort Stad.

A.J.

Foto rechtsonder: SE 9093 op tegen-spoor passeert de onderstopmachine gebruikt bij de spoorvernieuwingswerken dicht bij Nieuwpoort Stad.

6 mei 2006

foto: Alain Janmart



Nummering pooltrams

In opdracht van De Lijn Mechelen mag er geen kustnummer meer aangebracht worden. Daardoor rijden de Hermelijnen onder het nummer 7200 en type Gent volgend jaar onder 6300. Dit omdat het pooltrams zijn die kunnen bij noodzaak (tekort) uitgewisseld worden.

'Goed weer' aan de Kust

De brandweer van Nieuwpoort heeft maandagnamiddag 12 juli de tramsporen van de kusttram moeten afkoelen. Tussen Nieuwpoort-Stad en Nieuwpoort-Bad waren de sporen in de richting van De Panne (noorderspoor) over een korte afstand uitgezet door de hitte. De trams moesten er aan een aangepaste snelheid van 35 km per uur rijden. In de vooravond leek het afkoelende water het gewenste effect te hebben gehad.

Eddy Geuvels

Trammelant 2006 in De Haan aan Zee

Op zaterdag 5 augustus 2006 zijn er tijdens trammelant 2006 traditioneel pendelritten voorzien tussen Zwarte Kiezel en Oude Loskaai te De Haan. Mogelijk is ook het pas gerestaureerde aanhangrijtuig A.871 van de partij.

TTO-Tramfestival in De Panne

Zaterdag 16 september 2006 richt TTO een tramfestival te De Panne in, ter verwelkoming van het rijtuig A.871. Meerijden en foto's maken kan.

TOERISTISCHE ZOMERTIPS

Hieronder vindt U een (niet volledige) lijst van tram of treintmusea en plaatsen waar er spoorvervoer gebeurt in België en Nederland. De gegevens werden bijeengesprokkeld uit toeristische brochures en folders. Er wordt naast de bedrijfs- of verenigingsnaam ook de ligging, spoorbreedte en exploitatievorm vermeld. Verenigingen die enkel sporadische ritten organiseren zijn niet vermeld. Wel diegene die op regelmatige basis geopend zijn, meestal op zaterdag en/of zondag en feestdagen.

Verklarende code: A=autobus, D=diesel, E=elektrisch, S=stoom

Meer informatie is beschikbaar op www.attractions-et-tourisme.be voor de verenigingen in Wallonië en op www.daguitstappen.net voor deze in Vlaanderen. Voor Nederland kan U terecht op www.railmusea.nl

Wegens plaatsgebrek verschuiven een aantal ingezonden artikels naar een volgend nummer. Gelieve ons te willen verontschuldigen.
De redactie

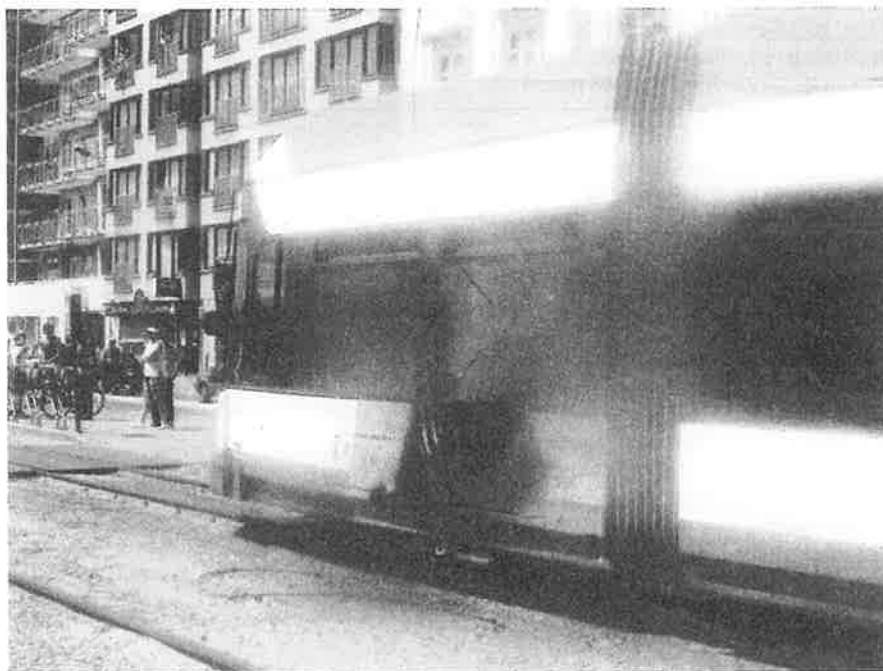


Foto boven: Rond 12u45, zondag 11 juni, bij de doortocht van Siemenstram 7266, richting Westende Bad, knakte de voedingskabel van de bovenleiding ter hoogte van een spaninrichting af en dit ter hoogte van het Media Center te Oostende. Door de daaropvolgende kortsluiting werd de linkerwand van de eerste kast doorgebrand. Dit voorval is te wijten aan een samenloop van omstandigheden zoals, het uitzetten van de kabels door de warmte, stroompieken enz. Gelukkig vielen er geen gekwetsten te betreuren. In afwachting dat BN 6102 de onfortuinlijke nagelnieuwe Hermelijn, die onlangs werd geleverd, (met slechts 2000 km op de teller), rond 14u30 de stelplaats binnensleepte, werden er twee vervangingsbussen ingezet en een enkelspoorexploitatie uitgebaat via het zuiderspoor.

foto: Eddy Geuvels

België:

ASVi	Thuin	D / E	1000mm	museumlijn
BVS	Baasrode	D / S	1435mm	museumlijn
CFV3V	Mariembourg	D / S	1435mm	museumlijn
Domein v/d grotten van Han sur Lesse	Han sur Lesse	D	1000mm	toeristische lijn
MSVB/MTUB	Woluwe/Brussel	A / E	1435mm	museumlijn
Natalis	Liège	A/D/E		museum
Streekmuseum	Marcielle	E	1000mm	museum
Stoomcentrum	Maldegem	D / S	1435/600mm	museumlijn
TTA	Erezée	D	1000mm	museumlijn
VLaTAM	Berchem/Antw.	D / E	1000mm	museum

Nederland:

EDS	Berkenrode	S	700mm	
EMA	Amsterdam	E	1435mm	
HOVM	Den Haag	A / E	1435mm	museumlijn
ISM	Erica	D	700/900mm	
MBS	Haaksbergen	S	1435mm	
NZH	Haarlem	E		museum
RT	Rotterdam	E		museum
RTM	Ouddorp	D / S	1067mm	museumlijn
SGB	Goes	S	1435mm	
SHM	Hoorn	S	1435mm	
SpM	Utrecht	D / E / S		museum
STAR	Stadskanaal	S	1435mm	
SSN	Rotterdam	S	1435mm	
SRL	Rijssen	D	600mm	
SVM	Valkenburg	D	700mm	
VSM	Beekbergen	S	1435mm	
VSM	Valkenburg (Zuid Holland)	D / S	700mm	
ZLSM	Simpelveld	D / S	1435mm	

VERENIGINGSNIEUWS**VERSLAG ALGEMENE LEDENVERGADERING ANTWERPEN - 25 MAART 2006**

Aantal deelnemers: 24; aantal volmachten: 7

De deelnemers ontvangen een kopie van de agenda alsook van het verslag van de secretaris en van het kasverslag. De voorzitter opent de vergadering om 10u09, met de spijtige mededeling van het overlijden van 3 leden eind vorig jaar en begin dit jaar. Drie leden worden voorgedragen als erelid: Mark De Schutter (postuum), Hubert Van den Berghen en Rudi Van Iseghem.

1. Verslag van de vorige vergadering te Brussel op zaterdag 19 maart 2005. Dit verslag is verschenen in RR 2005/02 blz 23. Het wordt door de volledige vergadering goedgekeurd.

2. Verslag van de activiteiten in 2005.

Net zoals de vorige jaren hebben we moeten vaststellen dat de belangstelling voor uitstappen afneemt. Dhr. Luc Coucheir geeft een toelichting bij de uitstappen die in 2005 werden ondernomen. De mooie tramrit ter gelegenheid van de jaarvergadering op 19 maart kende een matig succes en kostte ons 292 €, er werd 190 € ontvangen aan deelnamegeld dus een verlies van 102 €. De busrit met een 'Deceuninck' op 20 augustus kostte de vereniging 11 €. De najaarsuitstap op 24 september naar de TTA was echter wel een voltreffer! Hier kon de vereniging een winst noteren. Zo komen we voor 2005 op een mali van 30 €. We bedanken Luc voor zijn inzet bij het organiseren van deze uitstappen.

3. Jaarverslag van de secretaris

Voor het eerst sinds 17 jaar komt het verslag van de secretaris niet meer van Hubert Van den Berghen. Raf De Landtsheer heeft er ondertussen één jaar opzitten als secretaris. Hij geeft dan ook toelichting bij het ledenverloop in 2005: Aantal leden 2005: 238 waarvan 3 overleden + 3 nieuwe leden.

Aantal leden 2006: 240 volgens ontvangen lidgeld op 15/3/2006, waarvan 224 adressen in België, 11 in Nederland en 5 in andere landen.

4. Kasverslag 2005

Luc Coucheir geeft als penningmeester toelichting bij de financiële toestand van de vereniging:

INKOMSTEN 2005:

Lidgeld 2005	1704,00€
Lidgeld 2006	648,00€
Verkoop	320,00€
Uitstappen:	1675,00€
Diversen	+ 0,00€
Totaal inkomsten 2005	4347,02€
Intresten 2005	257,59€
Zichtrekening op 01/01/2005	4109,11€
Spaarrekening op 01/01/2005	+ 11986,05€
Totaal per 31/12/2005	20699,77€

UITGAVEN 2005:

Scanning Railrevue	213,70€
Verzending Railrevue	412,87€
Kopieerwerk voor Railrevue	1991,80€
Uitstappen	2003,45€
Administratie (werking)	2061,41€
Diversen	20,00€
Transferts naar spaarrekening	+ 0,00€
Totaal uitgaven 2005	6703,23€
Zichtrekening op 31/12/2005	1752,90€
Spaarrekening op 31/12/2005	+ 12243,64€
Totaal per 31/12/2005	20699,77€

Transacties nog uit te voeren in 2006:

INKOMSTEN:

Factuur MVBS 2005/4	50,63€
Factuur BVS 2005/4	+ 33,75€
Totaal	84,38€

Ontvangen op 31/01/2006

Stand zichtrekening op 01/01/2006	1752,90€
Stand spaarrekening op 01/01/2006	12243,64€
TOTAAL eigen vermogen:	14080,92€
UITGAVEN:	
Terugbetaling factuur Schelfhout	48,30€
factuur betaald op 31/01/2006	
Nog te ontvangen lidgeld (schatting)	4000,00€
	4048,30€

BUDGET voor 2006**INKOMSTEN**

Lidgeld 2006 (schatting)	4000,00€
Verkoop RR (schatting)	300,00€
Intrest (schatting)	200,00€
Uitstappen (schatting)	+ 300,00€
TOTAAL:	4800,00€

UITGAVEN

Scanning voor RR	250,00€
Verzending voor RR	420,00€
Kopieerwerk voor RR	2100,00€
Omslagen voor RR	230,00€
Administratie werking	500,00€
Aankoop laptop	1000,00€
Uitstappen	+ 300,00€
TOTAAL:	4800,00€

5. Verslag van de kascommissie

De heren Eddy Goens en Leo Van Driessen hebben de kastoestand en het kasverslag nagezien en geen onregelmatigheden vastgesteld. Zij hebben het kasverslag dan ook unaniem goedgekeurd.

6. Verkiezing van de kascommissie voor 2006

Dhr. Eddy Goens en Leo Van Driessen geven te kennen dat zij de taak van kascommissaris ook in 2006 willen op zich nemen. De vergadering bevestigd hen unaniem in deze taak en het bestuur dankt hen voor hun inzet voor de vereniging.

7. Stand van zaken van tijdschrift**RAILREVUE**

De voorzitter leest een verslag voor waarin wordt uitgelegd hoe het tijdschrift in 2005 is kunnen verschijnen. Luc Coucheir geeft uitleg bij het verschijnen van het artikel over het tot stand komen van tramlijn 5 in Antwerpen. Er bereikten ons hieromtrent enkele negatieve, weliswaar anonieme, reacties die echter verwaarloosbaar zijn. Luc zegt ook dat ongeveer de helft van alle werkzaamheden voor het tijdschrift op hem rusten en dat dit soms zwaar valt. Velen onder ons staan er niet bij stil dat 4 maal per jaar weken en maanden naar een zogenaamde 'deadline' moet gewerkt worden en dat dit regelmatig tot stresssituaties kan leiden. Hij geeft te kennen het graag te willen verder doen maar doet nogmaals een oproep om meer bijdragen (vooral van spoorwegnieuws) aan te brengen.

8. Nieuwe wetgeving betreffende VZW's

De secretaris geeft te kennen dat hij tot nog toe onvoldoende tijd heeft gehad om deze zware materie door te nemen. Hij heeft wel al de informatie doorspeeld gekregen van Jef Van Olmen (bestuurslid van Febelrail). Deze laatste heeft voor de vereniging Febelrail het gans dossier doorgenomen en de nodige statuutwijzigingen laten aanbrengen. De secretaris zal de komende maanden het nodige doen om ook onze vereniging conform de nieuwe wetgeving te maken.

9. Verkiezing nieuwe bestuur voor 2006

Na de verkiezing van Raf De Landtsheer tot nieuwe secretaris van de vereniging heeft het huidige bestuur zijnde Alain Janmart (voorzitter), Raf De Landtsheer (secretaris) en Luc Coucheir (penningmeester) te kennen gegeven de vereniging het komende jaar verder te willen besturen en hun tweejaarlijks mandaat vol te maken. Om terug enige regelmaat te bekomen

stelt Dhr. Luc Coucheir zich dit jaar terug herkiesbaar voor een volgende termijn van twee jaar. Er blijft nog steeds nood aan bijkomende kandidaturen die zich tot het moment van de verkiezing ter zitting konden aanmelden. Er zijn echter geen bijkomende kandidaten voorgedragen. Luc Coucheir wordt door de voltallige vergadering bevestigd in zijn functie en neemt opnieuw een mandaat op voor twee jaar. Er volgt een warm applaus.

10. Budget voor 2006

Zoals aangekondigd in het kasverslag zal er in 2006 worden overgegaan tot de aanschaf van een laptop. Na het aanschaffen van een beamer in 2005 is de vereniging nu volledig toegerust om tegemoet te komen aan de leden die een projectie willen geven met digitale opgenomen foto's. Iets wat op termijn de klassieke diavoorstellingen zal verdringen. Verdere details i.v.m. het budget 2006 zijn terug te vinden in het kasverslag.

11. Vaststelling lidmaatschapsbijdrage 2007

De vergadering beslist unaniem om de lidmaatschapsbijdrage voor 2007 op 20 € rond te brengen. De bijdrage voor de buitenlanders zou voorlopig gehandhaafd blijven op 23 €.

12. Voorziene activiteiten voor 2006

Stefaan Justens stelt voor om het museum in Luik eens te bezoeken. Hiervoor worden 16 of 23 september als mogelijke data naar voor geschoven. Johan Thyssens, Eddy Cassiers en Bob Morren stellen voor om ter gelegenheid van 30 jaar VeBOV iets speciaals te organiseren. Ze zouden hiervoor graag het Vlaams-trammuseum in Antwerpen als locatie willen gebruiken. De heren Erik Keutgens en Roger Bastiaans (postuum) zouden er geëerd worden als oprichters van onze vereniging. Meer details hierover in het volgend nummer van RR. Tenslotte stelt dhr. Walter Weyts voor om eens een busrit in Brugge te organiseren. Ook voor dit evenement zullen later meer details worden gegeven.

13. Rondvraag

Een vraag, die vroeger ook al eens aan bod kwam, werd opnieuw gesteld. Moeten wij nog langer de modelspoorbijdrage blijven betalen aan Febelrail. Aangezien wij een vereniging zijn van belangstellenden in openbaar vervoer en verder eigenlijk niets met modelspoor te maken hebben is dit in feite een nutteloze bijdrage. De vergadering keurt de afschaffing van deze bijdrage voor 2007 unaniem goed.

De vergadering werd beëindigd om 12u45.

De secretaris: Raf De Landtsheer

Maandelijks Projectieavonden

Antwerpen: 20u00 in "de Nieuwe Zurenborger", Dageraadplaats 4, Antwerpen

Vrijdag 28 juli 2006 en 25 augustus 2006:
Praatavond op het terras

Vrijdag 22 sept. 2006: Rudy Van Iseghem, film MIVA, MIVB, STIC, STIL jaren 70, met tram en trolleybus

Brussel: 20u00 vergaderzaal Anneessens, ingang Fontainasplein

juli en augustus: geen bijeenkomsten voorzien



