

RAIL-REVUE

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



Zeventiende jaar - Nr. 3
Jul. - Aug. - Sep. 2002
ISSN 0773-0713
Afgiftekantoor : 2610 Wilrijk 1
P208887



Tweedehands bij de TEC Namur is deze Mercedes O 405. Namur station 1 maart 2002. Foto : Luc Couscheir.

INHOUD VAN DIT NUMMER

EX-LVA (7)386 _____	3
Rail-Actueel _____	6
Verenigingsnieuws _____	21
Lezersforum _____	22

Aan dit nummer van Rail-Revue werkten mee : Jacques Cohn, Luc Couscheir, Staf Cuyt, Mark De Schutter, Eddy Geuvels, Erik Heylen, Eric Keutgens, Lossberger, NVBS, John Meredith, Bob Morren, Hubert Van den Bergh, Rudy Van Iseghem, Theo Van Riet en Maurits van Witsen.

Foto voorpagina : Op 21 april maken 2-asser 181 en PCC 7054 op de Groenplaats reclame voor het Antwerpse trammuseum. Foto : Luc Couscheir.

Rail-Revue is een uitgave van de v.z.w. VeBOV (Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer). **Verantwoordelijk uitgever** : Mark De Schutter, Sint-Albertusstraat 2, 2812 Mechelen. **Redactie** : Luc Couscheir, Mark De Schutter en Rudy Van Iseghem. **Secretariaat** : Hubert Van den Bergh, Kroonstraat 8, 3920 Lommel. **Lidgeld 2002** : België 18 Euro, Buitenland 21 Euro. **België** : rekening Bank van De Post 000-0466768-04 van de v.z.w. VeBOV, Mechelen. **Andere Europese landen** : door middel van in Euro uitgeschreven Eurocheques, te richten aan hoger vermeld secretariaat.

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.

EX-LVA (7)386

In Rail-Revue 17/2 lees ik dat de ex-LVA vierasser 7386 door PAL rijvaardig werd gereviseerd en aansluitend overgebracht naar het VlaTAM Groenenhoek.

Oorspronkelijk was de 7386 één van de wagens 1-20 van de "Vicinaux Anversois" of "LVA" of "Rode Tram", omdat ze aanvankelijk in bordeauxrood waren geschilderd. Ze reden vanaf 1908 op de toekomstige Buurtspoorweglijnen van de lijngroep Merksem.

Negen stuks uit deze wagenreeks werden rond 1920, bij opheffing van de LVA, door de CGTA overgenomen, waar ze de nummers 379-387 ontvingen, in aansluiting met de tweassers 374-378, ex-LVA 21-25.

Ze reden in het begin op lijn 1, maar werden voor de speciale diensten naar de tentoonstelling van 1930 verbouwd tot "staanplaatswagens". Na de tentoonstelling kregen ze hun banken terug.

In 1934 ontdekte ik deze hoge en zware mws op lijn 4 (Hoboken-Zuidstation-Groenplaats) met blauw/wit koersbord, voorzien van een bijwagen (!) en als losse mws op de doorstreepte lijn 18 uit die tijd (Kiel-Groenplaats via de Brederodestraat), met blauw/rood koersbord. Op de toenmalige lijn 18 (Kiel-Groenplaats-Centraal Station-Ooststation) waren ze niet aan te treffen.

Ik ontleen even aan mijn nummerlijstjes van toen :

1934	Lijn 4	379 + 911
		375 (LVA tweesser) + 902
	Lijn 18 bis	386
	(doorstreept)	387
1935	Lijn 4	379 + 920
		382 + 910
		385 + 979
		375 + 926
	Lijn 18 bis	380
		384
		386

Omstreeks einde 1935 werden de vierassers in het achterste hoekje van de stelplaats Brusselstraat gestald en blijkbaar "vergeten". Pas in 1938 werden ze in de Grote Hondstraat opgeknapt en tot éénrichtingwagens met plooiendeuren verbouwd, waarna ze in 1939 opnieuw op lijn 1 verschenen.

In 1963 werd er een 7 vóór hun nummer geplaatst.

Met de opheffing van lijn 1 in 1965 werden ze over heel het net verspreid en uiteindelijk door de PCC's verdrongen.

Foto 1 (Archief E. Keutgens) : Onze 386 in 1930, verbouwd voor de Expo-diensten.

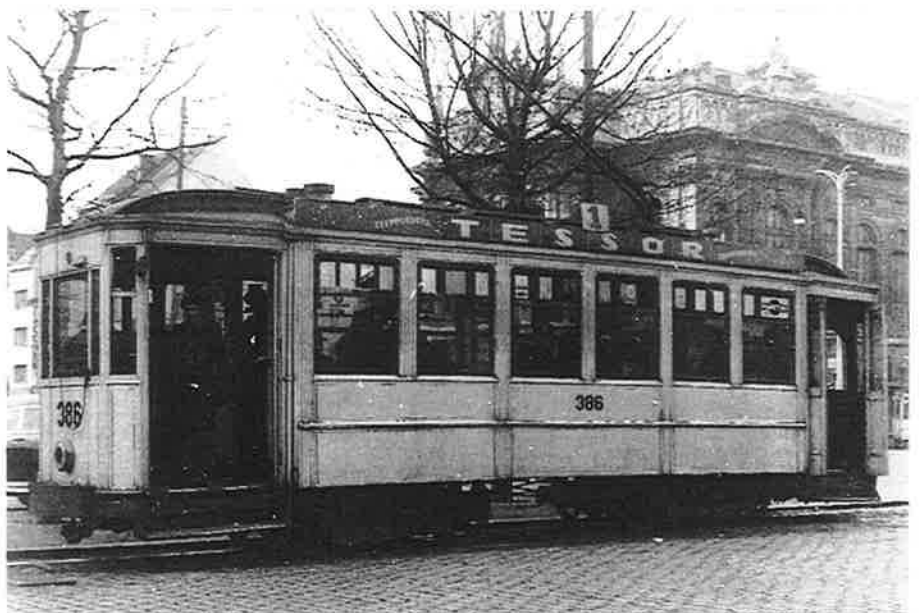
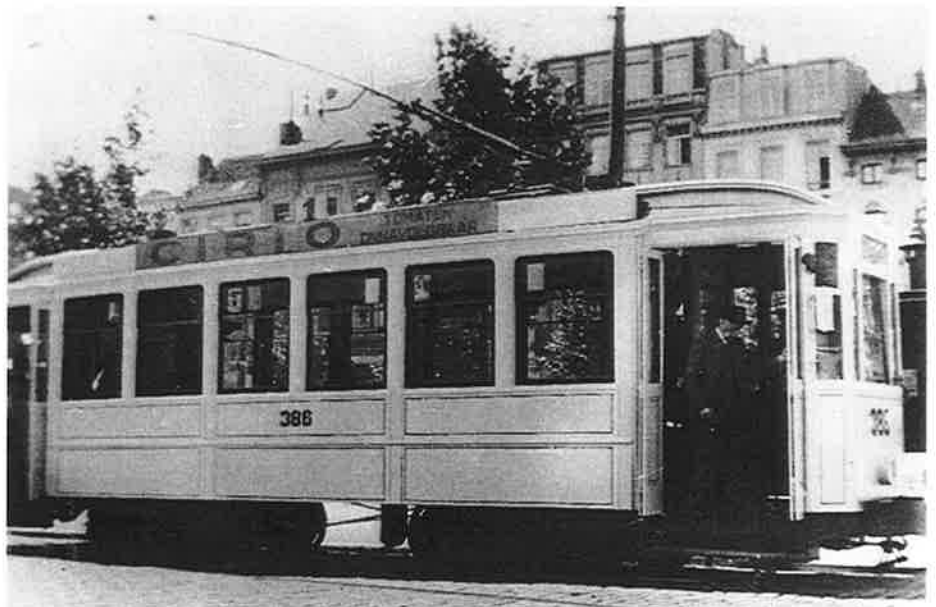
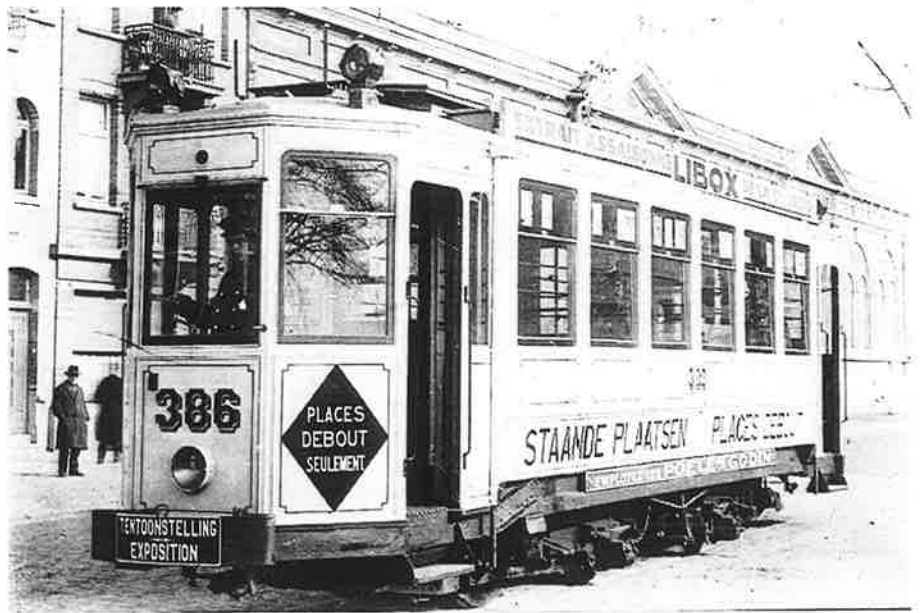


Foto 2 (Lossberger) : De 386 op de Leien, tijdens de Duitse bezetting in 1940. (Foto midden vorige pagina).

Foto 3 (Maurits van Witsen) : De 386 aan het Rooseveltplein in 1950. (Foto onderaan op vorige bladzijde).

Foto 4 (John Meredith) : De 386 vertrekt in 1951 vanaf de voormalige Vlaamse Schouwburg aan de Italiëlei.

Foto 5 (J. Cohn) : Aan het Zuidstation (Bolivarplein) in 1958.

Foto 6 (NVBS) : In mei 1961 rijdt de 386 op lijn 2 (!) langs het Centraal Station. Achter de 2 zou er een omgeleide lijn 8 (!!) te zien zijn (stel 518 + 1010). Vermits dit stel in die periode nochtans te Hoboken was gehuisvest (en lijn 8 in Groenenhoek), kan niet worden uitgesloten dat het hier in werkelijkheid ook om een 2 gaat, wiens film te ver werd doorgedraaid.

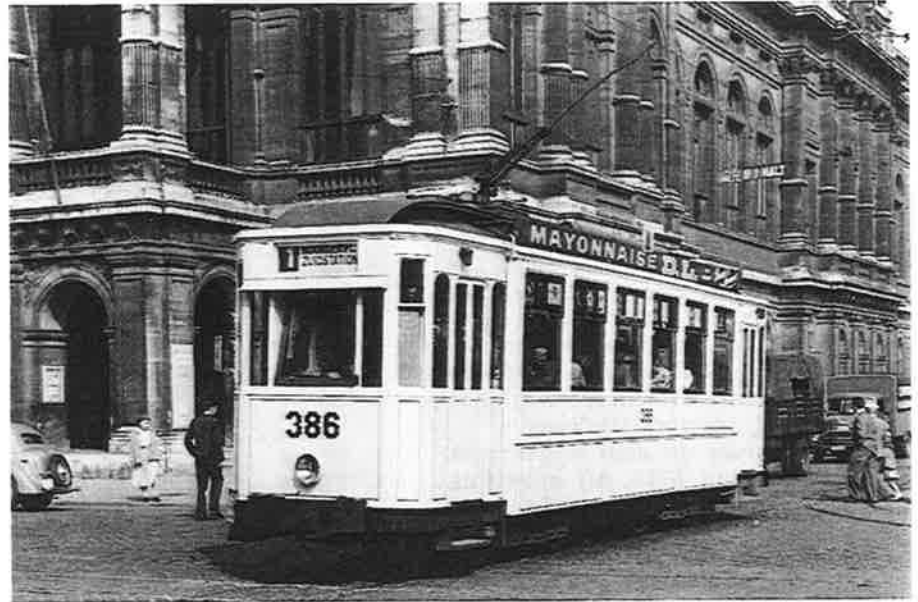




Foto 7 (J. Cohn) : De 7386, die intussen een panto heeft gekregen, op lijn 11 langs het vestingterrein aan de Borsbeekse Poort, juist vóór het begin van de bouwwerken voor de aanleg van de Antwerpse Ring. Februari 1967.

Foto 8 (J. Cohn) : De 7386 rijdt op lijn 12 langs de De Keyserlei in juli 1968.

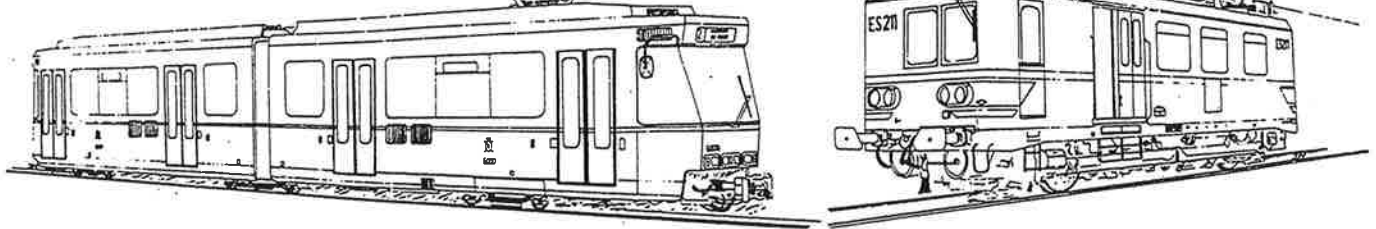
Foto 9 (J. Cohn) : Op de speciale dieplader van de NMVB geplaatst staat de 7386, om een mij onbekende reden, in de stelplaats Grimbergen (!). April 1976 (?).

Jacques Cohn

N.v.d.r. : De buitengewoon interessante foto 9 werd — met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid — genomen tijdens het transport van het rijtuig naar Brussel. De Vereniging voor het Tram-museum (VeTraMu) verwierf de 7386 voor haar verzameling. Ze liet de mw opslaan in de stelplaats Renbaanlaan te Elsene. Er bestaat wel terechte twijfel omtrent de datum van de opname : na controle door de heer Keutgens is ons bevestigd dat mw 7386 pas op 4 augustus 1976 van Antwerpen naar Brussel werd overgebracht (cfr. E. Keutgens : "De Antwerpse Tram 1873-1979", blz. 531).



RAIL-AKTUEEL



NMBS

• De ezel en zijn steen

De ministerraad benoemde Karel Vinck op vrijdag 28 juni tot gedelegeerd-bestuurder van de NMBS.

Deze zoveelste aflevering van de NMBS-soap is weer voorafgegaan door duidelijk geknoei en gekladder van de minister van mobiliteit en C°. De nieuwe benoemingsprocedure die Durant had uitgeschreven had weer vele kandidaten (teveel?) aangetrokken, waaronder weer Etienne Schouppe, maar deze keer ook directeurs van de NMBS. Doch de heer Vinck kwam op deze lijst niet voor. Weer werd een headhuntersbureau ingeschakeld — op initiatief van Verhofstadt, en buiten medeweten van Durant — om de nieuwe witte ridder te vinden en dit bureau schoof de heer Vinck als beste kandidaat naar voren. Alleen had hij zich nooit officieel kandidaat gesteld voor de job van NMBS-baas. De procedure moest dus wéér eens, en na de nodige juridische spitsvondigheden, heropgestart worden. Aangezien de regering geen tweede maal zulk een débâcle kon permittieren had de heer Vinck nagenoeg de vrije hand in het formuleren van zijn eisen, wat hierna zal blijken.

Vinck, die Etienne Schouppe opvolgt, zal de Belgische spoorwegen drie jaar leiden. Na die drie jaar zal de nieuwe spoorbaas de 67 voorbij zijn. De wet op de spoorwegen, die een leeftijdslimiet van 65 bevat, moet dus nog aangepast worden en dat is niet het enige. Ook een aantal andere voorwaarden, die de Aalstenaar zelf stelde voor hij zijn functie aanvaardde, zijn nog niet vervuld.

Zo wil Vinck de dubbele handtekening afgeschafte zien en zelf het strategisch comité van de spoorwegen voorzitten. Dat moet hem voldoende macht geven om hervormingen door te voeren. Een werkgroep moet tegen eind dit jaar bepalen wat er met die voorwaarden moet gebeuren. In die werkgroep zitten naast Vinck zelf en de voorzitter van de raad van bestuur Alain Deneef nog vier experts. Het weekblad Knack schrijft verder nog dat de heer Vinck voor deze baan een wedde van zo maar eventjes 600.000 euro per jaar zal opstrijken plus een bonus van 250.000 euro als hij zijn doelstellingen haalt, en aangezien deze doelstellingen nergens concreet beschre-

ven zijn is deze bonus eigenlijk al binnen. Ter vergelijking : de heer Vinck zal dus jaarlijks 850.000 euro opstrijken terwijl de heer Schouppe het 'amper' met 270.000 euro per jaar moest stellen!

Bij de voorstelling van de nieuwe NMBS-baas loofde minister van Mobiliteit Isabelle Durant (Ecolo) de capaciteiten en de ervaring van Vinck — dat deed ze bij de heer Heinzmann ook —, die ook nog voorzitter is van de raad van bestuur van Umicore en enkele jaren geleden het Vlaams Economisch Verbond leidde. Durant herhaalde ook dat de regering zich engageert om bij de opstelling van de begroting 2003 een deel van de schuld van de NMBS over te nemen. Ook de oppositiepartijen CD&V, CDH en N-VA steunen de benoeming van Vinck, dit na de nodige gesprekken en beloftes. Want vooral CD&V moest gelijmd worden. Wel hekelen ze de gebrekkige procedure die aan de aanstelling voorafging, want ook hier werd weer stevig geknoeid en de fouten van de vorige keer herhaald. Hoe ging dat van die ezel en die steen ook weer?

Bij de vakbonden is men iets voorzigtiger : daar staat de heer Vinck bekend om zijn harde aanpak. Bij Umicore deed hij 1500 banen verdwijnen en bij Bekaert ruim 1000 banen.

Vinck zelf erkent dat zijn taak niet makkelijk wordt en deed meteen een oproep aan de vakbonden om constructief mee te werken. Hij engageert zich ertoe om bijzondere aandacht te besteden aan overleg met de personeelsvertegenwoordigers en het personeel zelf. Om zijn 'goede bedoelingen' in de verf te zetten zal hij de nieuwe raad van bestuur, de met de heer Schouppe onderhandelde loonsverhoging van 1% laten goedgekeurd.

In de marge van de benoeming en op initiatief van de SP.A legt de regering de NMBS ook een aantal maatregelen op die vooral de reizigers ten goede moeten komen, zoals het aanbieden van goedkopere tickets.

Etienne Schouppe is intussen bij de raad van bestuur van ABX benoemd, officieel als Directeur Generaal NMBS (?). Wij zijn benieuwd!

• Spoor op middenberm E19

Op de middenberm van de E19 komt een spoortracé dat de luchthaven van Zaventem beter moet laten aansluiten op de spoorlijn Brussel-Antwerpen. Op

vraag van Europa wordt Zaventem verbonden met de hogesnelheidslijnen, en ook de Vlaamse regering wil dat tegen 2012 bijna 40 procent van alle verplaatsingen van en naar de luchthaven met het openbaar vervoer gebeuren. Daarom onderzocht ze geruime tijd verschillende trajecten die dat mogelijk moesten maken. Vanaf het luchthavenstation komt nu een ondergrondse tunnel tot de E19 in Vilvoorde. Daar gaat het tracé bovengronds verder tot in Mechelen waar aangesloten kan worden op de bestaande lijn Brussel – Antwerpen.

Bedoeling is bij de werken op de middenberm het witte kinderbos met 300.000 bomen — voor elke deelnemer aan de Witte Mars eentje — zoveel mogelijk te vrijwaren. De werken kunnen starten zodra het Milieu Effecten Rapport en een Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan klaar zijn.

• Aangepaste Eurostar dienstregeling in oktober en november 2002

Wegens verbouwingswerken aan het eerste gedeelte van de Britse hogesnelheidslijn CTRL (Channel Tunnel Rail Link), zal Eurostar slechts een beperkte dienst kunnen verzekeren gedurende een aantal weekends in oktober en november.

Overzicht van de wijzigingen in de dienstregeling :

- Op zaterdag 2 november zal er geen enkele Eurostar-trein rijden.
- Tussen zaterdagmiddag 23 november en zondagmiddag 24 november zal er geen enkele Eurostar-trein rijden.
- Gedurende de weekends 12-13 oktober, 9-10 en 16-17 november zullen slechts een beperkt aantal Eurostar-treinen rijden tussen Brussel /Parijs en Londen, bovendien niet op de gebruikelijke tijdstippen.

Deze werkzaamheden zijn noodzakelijk voor de aansluiting van de Britse hogesnelheidslijn. Ze vinden plaats gedurende de weekends om de vele pendelaars in de regio Kent niet te benadelen. Na de opening van het eerste baanvak van de CTRL, in de herfst van 2003, zal de reistijd tussen Brussel en Londen verminderd worden tot 2 uur 25 minuten, de reistijd tussen Parijs en Londen tot 2 uur 35 minuten.

Voor het eerst zullen de Eurostar-treinen in Groot-Brittannië dan aan een snelheid van 300 km/u rijden. Het eerste baanvak van de hogesnelheidslijn zal lopen van

het einde van de Kanaaltunnel tot Fawkham Junction in Kent. Wanneer dan in 2007 het tweede baanvak van de hogesnelheidslijn klaar zal zijn, wordt de reisduur ingekort tot 2 uur op Brussel – Londen en 2 uur 15 minuten op Parijs – Londen.

• Laatste rechte lijn voor de hogesnelheidslijn

Testritten gaan van start

De hogesnelheidslijn tussen Leuven en Luik wordt op 15 december 2002 in dienst genomen. De werken van burgerlijke bouwkunde, de aanleg van de sporen, de bovenleiding en de spoorweguitrusting zijn ondertussen achter de rug. Een aantal statische testen (bijvoorbeeld de bediening van de wissels) vond ook reeds plaats.

Maandag 29 juli werd het tractie-onderstation, dat elektriciteit aan de nieuwe lijn zal leveren, onder spanning gezet. De bovenleiding zelf werd op donderdag 1 augustus onder spanning gezet. Daaruit volgt dat de omwonenden vanaf nu de veiligheidsregels van een elektrische spoorlijn moeten volgen.

Een eerste reeks, nog steeds statische, testen gedurende ongeveer drie weken, heeft tot doel te checken of alle elektrische uitrusting naar behoren werkt. Verder, tussen 19 augustus en eind september, staan de eerste testritten op het programma : eerst de testritten met een binnenlandse trein die tot 220 km/h versnelt, dan een hst-stel tot 330 km/h.

Aan het einde van de testperiode zal de NMBS een dossier indienen bij het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur om de toelating te verkrijgen om de lijn in dienst te nemen, dit voor beide types van treinen.

Na 1 oktober zijn tien weken opleiding gepland om de treinbestuurders vertrouwd te maken met de lijn.

• Gewijzigd treinaanbod vanaf zondag 16 juni

Ieder jaar past de NMBS de dienstregeling van de binnenlandse treinen in meer of mindere mate aan in functie van een gewijzigde vraag, de nieuwe mogelijkheden of grote werkzaamheden... Voortaan gebeurt die aanpassing in december, dit is internationaal zo afgesproken. Toch waren er op 16 juni 2002 nog een beperkt aantal wijzigingen.

- De meeste toeristentreinen naar de kust reden dit jaar tijdens de volledige maand juli en augustus. Dit betekent een honderdtal bijkomende treinen tijdens de zomer. In juli en augustus werd Zeebrugge-Strand zowel tijdens de week als tijdens het weekend door de trein bediend. Vanaf september stopt de trein op wekdagen in de stopplaats Zeebrugge-Dorp en enkel in het weekend in Zeebrugge-Strand.

- Wegens werkzaamheden op de lijn Brussel – Antwerpen, rijdt op zon- en feestdagen de IR-trein Leuven – Mechelen – Antwerpen/Sint-Niklaas enkel tussen Leuven en Sint-Niklaas. De verbinding Antwerpen – Leuven

wordt verzekerd, mits overstappen in Mechelen.

- Om werken in het station Namen mogelijk te maken, wordt op werkdagen de IC M-trein Brussel – Namen – Luik/Dinant voorlopig niet meer gesplitst in Namen en rijdt volledig naar Luik-Guillemins en Liers. Tussen Namen en Dinant kunnen de klanten dan gebruik maken van de IR n-treinen Essen – Brussel – Charleroi – Namen – Jambes die worden verlengd tot Dinant en aansluiting geven op de IC M-treinen.

- Een aantal treinen (meestal P-treinen en laatavondtreinen) met een zeer lage bezettingsgraad (over het algemeen minder dan 20 klanten voor de P-treinen en minder dan 10 voor de andere) worden geschrapt vanaf 16 juni. Dit gebeurt op voorwaarde dat de klant over een aanvaardbaar alternatief beschikt (bestaande treinen of in enkele gevallen mits een extra stop van een andere trein) én dat reële besparingen kunnen worden verwezenlijkt.

De middelen (personeel en treinmaterieel) die hierdoor vrijkomen, maken de reeds vermelde uitbreiding met geplande en bijkomende treinen naar de kust tijdens dit zomerseizoen mogelijk. Daarnaast heeft de NMBS reeds besloten haar aanbod vanaf 15 december 2002 uit te breiden op verschillende lijnen. In totaal wordt de afschaffing van de onderbezette treinen meer dan gecompenseerd door de uitbreiding van het aanbod tijdens de zomermaanden en op het einde van het jaar.

• Key Card : nieuwe kaart voor korte ritten

Op zaterdag 15 juni lanceerde de NMBS een nieuwe kaart voor korte afstanden (maximum 9 km). Deze kaart, die te koop is in alle stations, kost 5,40 euro voor zes enkele ritten naar keuze in 2de klas : de klant vult eigenhandig, en alvorens in de trein te stappen, de datum en de stations van vertrek en bestemming in.

Deze maatregel speelt heel concreet in op een verwachting die bij de cliënteel leeft om over een goedkoper tarief formule te beschikken voor korte trajecten. Voor wie dagelijks hetzelfde (korte) traject aflegt tussen twee stations blijft de treinkaart (= abonnement) voordeliger.

De kaart voor korte afstanden kan door gelijk wie worden gebruikt. Er zijn geen tijdsbeperkingen waarmee men moet rekening houden. Ze zal echter niet kunnen worden gebruikt binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest waar een volledige tarifaire integratie voor biljetten en rittenkaarten met de MIVB bestaat. Om de tariefstructuur te vereenvoudigen valt de commercialisering van de kaart voor korte afstanden bovendien samen met :

- de afschaffing van de agglomeratiekaarten van Antwerpen, Gent, Charleroi en Luik;
- de afschaffing van de ozonkaart voor afstanden van 9 km of minder;
- een verlaging van de prijs van een ozonkaart voor afstanden tussen 10 en 14 km, om een coherente prijsstructuur te behouden met de Key Card.



Op 8 februari jongstleden verminderd de blauwe 1602 vaart om, samen met een stam 111-rijtuigen, in het station van Leuven tot stilstand te komen. Zeer waarschijnlijk is 2002 de laatste jaargang van deze treinsamenstelling, daar deze vierspannige machines hun sleep vanaf december, bij het in dienst komen van de HSL tussen Leuven en Luik, moeten overlaten aan de reeks 13. Op de voorgrond zien we de lijn 139 nog net overgaan van enkel- naar dubbelspoor. Aan de andere zijde van de 1602 ligt de nieuwe HSL 2 reeds klaar voor gebruik. Foto : Erik Heylen.

In ieder station en iedere stopplaats zal de klant een lijst vinden van de bestemmingen die mogelijk zijn met de Key Card. Het zijn steeds stations of stopplaatsen die op maximaal 9 km van het vertrekstation liggen.

In de stations is een speciale folder beschikbaar.

• Spoorwerkzaamheden in de regio Hasselt

Lijn 35 Leuven – Hasselt

Ter hoogte van Schulte werden de wissels vernieuwd tijdens de weekends van 15-16 en 22-23 juni. Tussen Diest en Hasselt moesten de treinen over één spoor, wat voor een vertraging zorgde van 5 à 10 minuten. Op de zondagen van die twee weekends vertrokken de IR treinen Luik-Guillemins - Hasselt - Antwerpen-Centraal vier minuten vroeger in Hasselt. Vanaf Diest reden ze weer de gebruikelijke dienstregeling.

Lijn 21A Genk - Hasselt

Tijdens de weekends van 15-16, 22-23 en 29-30 juni, en op zondag 7 juli, waren er op de lijn 21A Genk - Hasselt moderniseringswerken. In de richting Genk reden de treinen daarom met 5 à 10 minuten vertraging. De busaansluitingen in Genk konden daardoor niet worden verzekerd.

• NMBS lanceert de *Go Pass Gate*.

Met de *Go Pass Gate* kunnen de -26-jarigen, de gebruikers van de *Go Pass*, aan wedstrijden meedoen en allerlei soorten prijzen winnen : concerttickets, tickets voor evenementen, reizen met Thalys of Eurostar, zelfs een jaar lang gratis treinen in België.

De *Go Pass*-gebruikers kunnen lid worden van de *Go Pass Gate*, door zich eenvoudig in te schrijven op de nieuwe website , of via een van de 120 automatische ticketverdelers in de stations die voor de gelegenheid tot "Go Pass Gates" werden omgedoopt. Deelnemers schrijven zich in door hun persoonlijke gegevens op te geven.

Alle wedstrijden werken met een puntensysteem, punten die de ingeschreven gebruikers van de *Go Pass* — de *Go Pass Gates* — kunnen opsparen en daarna inzetten. De jacht op de punten gaat deze maand van start. De inschrijving in de *Go Pass Gate* levert al meteen punten op. Ook met het aankopen van een *Go Pass* worden punten verdiend. Er valt geen minuut te verliezen want de eerste 500 ingeschrevenen winnen meteen een Mini *Go Pass* voor twee enkele reizen.

De *Go Pass Gate* heeft z'n eigen webstek : www.gopassgate.be.

Deze website heeft een eigen navigatiesysteem, helemaal op maat van -26-jarigen, de *Go Pass Gate* wordt er voorgesteld en jongeren kunnen er extra punten verzamelen door aan spelletjes mee te doen. De "Go Pass Gates" in de stations verkopen en drukken niet alleen vervoerbewijzen, maar drukken ook de gewonnen prijzen af.

• Overweg in de Kortrijksestraat twee weken lang afgesloten

De overweg in de Kortrijksestraat in Heule (lijn 66, Brugge – Kortrijk) werd door de NMBS grondig vernieuwd. Zowel de sporen, de dwarsliggers als de fundering van de overweg werden volledig vervangen. Omdat hiervoor het wegdek moest worden opgebroken werd het wegverkeer van maandagmorgen 24 juni tot vrijdagavond 5 juli omgeleid. Sommige werken aan de sporen konden alleen worden uitgevoerd buiten de uren van het treinverkeer zodat er noodzakelijker wijze 's nachts moest worden gewerkt. Die nachtwerken werden beperkt tot de vier nachten van dinsdag 25 juni tot en met de nacht van vrijdag 28 juni op zaterdag 29 juni. Al het aanwezig personeel op de werf moest er op toezien dat onnodige lawaaihinder zoveel mogelijk werd vermeden.

• Ex-Sabena-werknemers aan de slag bij de NMBS

Dit jaar zullen een veertigtal personeelsleden van het voormalige Sabena worden aangeworven door de NMBS. In het atelier van Brussel-Zuid (Vorst), waar nood is aan nieuw bloed voor zijn groeiende activiteiten, betekent dit één op drie van de geplande nieuwe rekruten. De technici zullen worden ingeschakeld voor het onderhoud van de hogesnelheidstreinen.

Op die manier kan de NMBS de ex-medewerkers van Sabena aan een nieuwe job helpen en tegelijkertijd profiteren van hun ervaring bij het veeleisende onderhoud van materieel waarin spits-technologie is verwerkt.

• Treinverkeer verstoord op de lijn Brussel - Charleroi

Op 20 juli heeft een brand het seinhuis van Linkebeek volledig vernield. Door deze brand is de bediening van blokpost 5 onmogelijk. Blokpost 5 bedient een kruispunt van de lijnen 26 (Brussel-Noord – Halle) en 124 (Brussel-Zuid – Charleroi-Sud).

Het treinverkeer van de lijn 124 en dat van de lijn 26 was vrij snel hersteld aangezien het geen gelijkgrondse kruising betreft. Enkel de mogelijkheid om van lijn 124 naar lijn 26 (en omgekeerd) te rijden is onmogelijk gemaakt door deze brand. De herstellingswerken zouden tot 30 augustus duren.

• Treinen naar de kust, balans voor juli

In de loop van de maand juli namen ruim 645.000 personen de trein naar de kust, dit ondanks het wisselvallige weer. Verleden jaar spoorden in juli 715.000 dagjesmensen naar zee, nog een jaar eerder waren het er slechts 525.000 (ook in 2000 was juli een druilerige maand). Het weekend van 27 en 28 juli was het mooiste weekend van de maand : toen stapten 74.000 toeristen in een van de kuststations af.

In de zomermaanden wordt de capaciteit van bepaalde treinen naar de kust ver-

hoogd, voor sommige treinen wordt de rit verlengd tot een kuststation. Dage-lijks rijden tientallen toeristische treinen van en naar de Blankenberge, Knokke, Oostende en De Panne. En wanneer het bijzonder mooi weer is en er meer mensen dan normaal de trein willen nemen, kan de NMBS nog beslissen bijkomende treinen in te zetten.

Opnieuw was Blankenberge in juli de populairste kustbestemming, met 192.000 afstappende reizigers. Oostende ontving er 263.000, maar is geen typisch toeristisch station, want is het hele jaar door het belangrijkste kuststation. Daarna komen Knokke (68.000), De Panne (48.000), Zeebrugge (34.000), Heist (18.000) Koksijde (12.000) en Veurne (10.000).

M.D.S.

• Materieel

* reeks 11 :

Weinig nieuws onder de zon voor deze tweespanningslocs, die bijna uitsluitend de IC-diensten Amsterdam – Brussel onderhouden. Door hun intensieve inzet zijn zij wel afgetekend kilometerkampioen onder de NMBS-locs met gemiddeld bijna 250 000 km op jaarbasis.

* reeks 12 :

Deze 12 tweespanningsmachines zijn nu bijna uitsluitend in de goederendienst waar te nemen en dan nog vooral op het vrijwel vlakke traject van en naar het Noord-Franse Lille-Délivrance, Fréthun en Aulnoye. Aan Belgische zijde eindigt (of begint) hun opdracht te Gent, Zeebrugge en Monceau. Deze locomotiefreeks wordt, na de komst van de nieuwe reeks 13, stilaan in een tweederangsrol gedwongen. Algemeen wordt verwacht dat ze voor hun onderhoud te Merelbeke zullen blijven, daar de reeks 13 meer geschikt is voor hellingrijke opdrachten in de Ardennen en bovendien ook in treinschakeling kan rijden met zowel Luxemburgse als Belgische soortgenoten.

* reeks 13 :

De 60 nieuwe e-locs reeks 13 zijn stilaan hun ergste kinderziekten ontgroeid en laten zich nu meer en meer in het spoorweglandschap opmerken. Niettegenstaande een groot deel van hun activiteiten zich nu meer in het zuiden afspeelt, blijft Merelbeke nog steeds hun onderhoudswerkplaats omdat deze machines technisch vrij complex zijn.

Eind 2002 komt er vrijwel zeker verandering in hun inzet, zowel bij de reizigers- als in de goederendienst. Dan komt de HSL 2 tussen Leuven en Luik in dienst en wil men met de reeks 13, gekoppeld aan I 11-rijtuigen, snelle IC-treinen over lijn 2 leiden met Eupen of Aachen Hbf als eindpunt. Bovendien wil men ook enkele P-treinen vanuit Gouvy via Luik over diezelfde route verlengen naar Brussel. Deze laatste hebben voor het berijden van lijn 42 reeds tweespanningslocs nodig. Indien ook de lijnen 15 en 16 (Mortsel – Lier – Aarschot) tegen eind 2002 geschikt zijn gemaakt voor DMT-tractievoertuigen

(DMT staat voor "Driefasige Motor/Moteur Triphasé"), kan men met de reeks 13/CFL30 vanuit de Antwerpse haven rechtstreekse goederentreinen naar Luxemburg en Frankrijk inzetten, zonder locwissel te Leuven of Namen. Mogelijk kan er op deze laatste route sporadisch concurrentie opduiken van een Franse 436 000, dewelke uit dezelfde locfamilie afstamt.

*** reeks 14 :**

De NMBS heeft dringend behoefte aan een nieuwe serie elektrische locomotieven, die vooral de relatie met Duitsland dienen te onderhouden. Officieel zijn nog geen concrete aantallen of locnummers bekend.

Gedacht wordt aan machines die onder 3 spanningen (3000V=, 15 kV 16T! Hz, 25kV 50Hz) kunnen rijden en een topsnelheid van 160 km/u hebben. Vermits de reeks 18 reeds is afgevoerd en de reeks 16 haar ouderdomsgrens heeft bereikt, dreigen er in de nabije toekomst geen elektrische trekkrachten meer beschikbaar te zijn die geschikt zijn voor het rijden van het Duitse en het Belgische net. Bovendien willen de Duitsers af van de omschakelbare bovenleiding in het station Aachen Hbf zelf. Een "sas" in de bovenleiding moet voor een snellere afhandeling bij de overschakeling zorgen. Dit houdt in dat gelijkspanningslocs van vooral de reeks 27, Aachen Hbf niet meer zouden kunnen aandoen. Gezien de steile helling van 27 promille net voor dit station, is dieseltractie eerder af te raden en zoekt men naar een elektrische oplossing. In de toekomst moeten, onder dwang van diverse Europese richtlijnen, goederentreinen ook rechtstreeks het Duitse hinterland kunnen aandoen zonder de huidige locwissel te Aachen-West. De Duitsers hebben ondertussen hun vier-spannige reihe 189 reeds klaar om daar de concurrentie aan te gaan.

*** reeks 21/27 :**

Met het in dienst komen van de volledige reeks 13, hebben deze een aantal taken van de reeksen 21 en 27 overgenomen. De vrijgekomen machines hebben op hun beurt een aantal piekuurtreinen en goederendiensten van vooral de reeks 22 ingepikt, wat uiteraard voor deze laatste ietwat noodlottige gevolgen heeft.

*** reeks 22 :**

Het is lang stil geweest rond deze locomotiefserie, die in leven bleef met het slepen van ietwat bescheidenere diensten zoals lichtere goederentreinen en vooral piekuurtreinen. Wat al langer te verwachten was wordt nu bittere ernst : de afvoer van de eerste locs reeks 22 is nu wel degelijk ingezet. Na 48 jaren dienst verlieten de 2205, 2210, 2215, 2217, 2225, 2228, 2232, 2238, 2239, 2244 en 2246 als eersten de arena. Alleen de 2219 was al eerder aan een nogal onnatuurlijk einde gekomen (ongeval Quévy 06/05/88). Gemiddeld rijden deze machines toch nog goed 50 000 km/jaar, wat voor een e-loc niet echt veel is. De voornaamste redenen

om de 22-ers aan de kant te plaatsen zijn het eerder geringe vermogen (1880 kW en 196 kN aanzetkracht) samen met het niet in treinschakeling kunnen rijden met een zustermachine om alzo de trekkracht te verdubbelen, het doorschuiven van tractiematerieel, het moeizaam behalen van de topsnelheid en het niet meer lonen van een (noodzakelijke) volledige revisie. De reeks 22 (en ook 23 en 25) was ontworpen om een last van 1600 ton te slepen en 675 ton over hellingen van 16,5 promille. Met 8 M2-rijtuigen aan de haak is er inderdaad geen overschot aan trekkracht om de top van 130 km/u te halen en moet bovendien het traject al minstens 10 km lang zijn, wat met P-treinen sowieso al niet veel voorkomt. Om die topsnelheid te behalen zijn er speciaal daartoe enkele rijstanden met veldverzwakking (*) voorzien.

Graag wil ik de fotografen nog even herinneren dat de deelserie 2239 tot 2250 ook een derde koplamp bezit, oorspronkelijk bedoeld om treinen van en naar het Nederlandse Roosendaal te slepen. Voor hun onderhoud is de tractiewerkplaats van Charleroi verantwoordelijk.

(*) Bij locomotieven met klassieke gelijkstroom-seriemotoren kan men, na het stapsgewijs uitschakelen van de voorzetweerstand, deze motoren toch nog sneller laten draaien door het magnetisch veld te verzwakken (= shunteren). Des te meer men het magnetisch veld echter verzwakt, des te minder is ook het koppel en dus de trekkracht, m.a.w. : in die shuntstanden is er nog neiging om te versnellen, maar het versnellen verloopt wel trager door de lagere trekkracht. Bij de locs type 22 zijn er 5 trappen voor de veldverzwakking nl. : 34%, 47%, 60,5%, 68%, en maximaal 73%.

*** reeks 23 :**

Met 81 stuks, van de oorspronkelijk 83 machines, is deze serie nog steeds vrij volledig. Na het al eerder ter zijde stellen van de 2307, reed op 13 maart jongstleden de 2361 zichzelf in de vernieling na het negeren van een stopsein net voor Marbehan, waarna een zijdelingse aanrijding met een kruisende goederentrein niet meer was af te wenden. Uiterlijk lijkt een 23-er op zijn tijdsgenoten van de reeksen 22 en 25, maar toch zijn er onderhuids enkele belangrijke verschillen te onderscheiden. Speciaal voor het rijden op de lijnen 161/162 naar Luxemburg, werd een reostatische rem in combinatie met een recuperatierem voorzien om de lange dalingen beter te kunnen beheersen zonder de klassieke luchtrem aan te spreken. Vervolgens is deze loc-reeks verzaaid met ballast, waarmee men de wielslip beter wil tegengaan bij het opschakelen. Dit resulteert wel in een aslast van liefst 23,3 ton. Het derde verschil is zeker de reden waarom deze machines na 47 jaar inzet nog steeds volop hun rondjes meedraaien : de mogelijkheid om in treinschakeling te rijden met een andere locomotief van de reeks 26 of 23! Dit laatste gegeven laat het gezamenlijk vermogen toenemen van 1880 kW naar 3760 kW en de aanzetkracht oplopen tot bijna 400 kN. Dit maakt deze machines bijzonder interessant voor het rijden van zware goederentreinen met een snelheid tot 100 km/u in treinschakeling. In de loop der jaren zijn de goederentreinlengtes (soms meer dan 600 meter) en daarmee ook de tonnages steeds toegenomen. Een moderne goederenlocomotief moet nu al minstens 250 kN aan trekkracht kunnen ontwikkelen (trein van 2000 ton) voor het rijden over vlakke trajecten en zelfs 400 kN voor



Nabij de vertakking van lijn 59 met lijn 10, toont de 1360 fier zijn Franstalige opschrift "L' Euro 2002" aan diegene die het lezen wil. Dit extraatje werd naar aanleiding van het invoeren van de Euro, speciaal op de nieuwste e-loc opgekleefd. Zwijndrecht 14-5-2002. Foto : Erik Heylen.



Rechts staat het nieuwe motorstel 4130 klaar voor een rit naar Libramont. Ernaast rusten .5215 en .5315 even uit op een wijkspoor te Virton. Op de achtergrond is .5318 nog volop met een baantrein in de weer, en dat op de dag van de arbeid! 1-5-2002. Foto : Erik Heylen.

hellingrijke lijnen.

Alle machines van de reeks 23 hebben nu Antwerpen-Noord als onderhoudswerkplaats.

*** reeks 25/25.5 :**

De 14 locs van de reeks 25, die net zoals de reeks 22 enkel nog de minder glorieuze diensten voor zich nemen, ontdoen zich maar niet van de geruchten-

stroom, als zouden Italiaanse kopers sterk geïnteresseerd zijn in hun overname. Als deze verkoop doorgaat, doen deze locs binnenkort dienst op de FSF (Ferrovie Suzzara Ferrara). Veel van de Italiaanse private spoorwegmaatschappijen zijn geëlektrificeerd met 3000 V gelijkspanning. De aankoop van elektrische locomotieven is voor die kleinere



Genieten we nog even van dit schouwspel nu het nog kan; tweemaal reeks 51 in dubbel met achteraan nog de 7379 als toetje op de taart. Met links de 5177 en de 5167 als helper en rechts de 5158 samengekoppeld met 5142, zullen deze alvast voor voldoende trekkracht moeten zorgen om even later de hellingen van de Kennedytunnel te kunnen trotseren. Na het elektrificeren van de lijn 10 naar de Waaslandhaven, komen de zware elektrische zesassers van de reeks 20 dit werk overnemen. In ieder geval zal tussen de komst van de reeks 20 en het buiten dienststellen van de reeks 51 nog voor een andere tijdelijke oplossing moeten gekozen worden. 5-2-2002 Waaslandhaven bundel Zuid. Foto : Erik Heylen.

spoorwegmaatschappijen echter een budgettair niet te onderschatten opdracht.

Voor de locs van de deelserie 25.5 (2551 - 2558), die in 1973 verbouwd werden voor het rijden onder 1500 én 3000 Volt, zijn de vooruitzichten gunstiger. Het goederenverkeer tussen Nederland en België is de laatste jaren sterk gestegen en daarbij wordt getracht om zo weinig mogelijk locomotiefwissels aan de landsgrenzen uit te voeren. Dit betekent dat de reeks 25.5 rechtstreeks naar het Nederlandse Kijfhoek en Sittard wordt ingezet, terwijl de Nederlandse NS 6500-en (6505-6520) tot Antwerpen D.S. en Muizen doordringen.

*** reeks 26 :**

Met 2590 kW en 235 kN aanzetkracht zijn zij de iets sterkere broertjes van de reeks 23, waarmee ze ook in treinschakeling kunnen rijden. Van de 35 eenheden, die tussen 1964 en 1971 zijn afgeleverd, ontbreekt enkel de 2616, die na een ongeval te Châtelet op 01/06/92 definitief buiten dienst werd gesteld.

Het takenpakket van de reeks 26 is hetzelfde als dit van de reeks 23, waarmee ze ook door elkaar worden gebruikt voor het trekken van goederentreinen. Niettegenstaande een 26-er 11 ton lichter is dan een 23-er, is zijn aanzetkracht toch enigszins groter. Dit komt omdat deze locs de asopstelling B-B hebben en niet de gebruikelijke Bo-Bo. Per draaistel is er maar één motorblok, die permanent de beide assen gekoppeld houdt via de tandwielen. Hierdoor wordt de wiel slip van de individuele assen beperkt, zoals dit ook met echte koppelstangen zou tegengegaan worden.

Niettegenstaande deze locs gemiddeld 13 jaar jonger zijn dan de reeks 23, wordt algemeen verwacht dat ze samen buiten dienst worden gesteld rond 2010. De 26-ers worden allen onderhouden te Charleroi.

*** reeks 41 :**

Nu bijna alle 80 nieuwe motorstellen van de reeks 41 zijn geleverd, zijn deze op alle diesellijnen op te merken, ook op de lijn 132 Charleroi - Couvin. Van de geplande volgsérie van 30 eenheden, die in het beheersplan pas tegen 2005/2006 waren voorzien, is nu toch al een beperkte serie (4181 - 4196) in bestelling. Volgende tabel geeft de stelplaatsen van de reeks 41 weer in juni 2002.

Hasselt : 4101-4126, 4162, 4174

Stockem : 4127-4135

Merelbeke : 4136-4160, 4165, 4166, 4168-4170, 4175

Charleroi : 4161, 4163, 4164, 4167, 4171, 4173

*** reeksen 44-45 :**

Van de oude dieselmotorrijtuigen 4401-4410 en 4501-4510 waren midden 2002 nog 5 stuks officieel in dienst, namelijk de 4407, 4410, 4501, 4505 en de 4510. Ze worden enkel nog in uiterste nood ingezet, maar moeten het qua snelheid met vele lengtes afleggen tegen de nieuwe stellen reeks 41, die er moeiteloos in slagen om enkele minuten vertraging terug in te lopen.

*** reeks 51 :**

Ondertussen is het aantal rijvaardige zesassers van de oorspronkelijk 93 stuks al geslonken tot 30 eenheden, die nu allen Antwerpen-Noord als standplaats hebben. Deze Cockerill-machines worden na grotere defecten niet meer hersteld en gaan gewoon buiten dienst. Midden 2002 waren de volgende 51-ers nog actief : 5101, 5105, 5110, 5117, 5122, 5127, 5132, 5133, 5142, 5143, 5146, 5154, 5156, 5157, 5158, 5162, 5164, 5166, 5167, 5168, 5170, 5172, 5173, 5174, 5175, 5178, 5180, 5182, 5185, 5186. Volgens planning is het midden 2003 definitief afgelopen met deze kolossen. Waarschijnlijk blijft ook hiervan een exemplaar bewaard, maar het is nog te vroeg om die uitverkorene nu al te kennen.

*** reeks 55 :**

In vorig nummer van Railrevue was bij de reeks 55 reeds sprake van een nieuwe deelserie, die geschikt zou zijn voor het berijden van de historische IJzeren Rijn. Bij de toen opgesomde 5526 en 5517 mag ondertussen ook de 5507, 5523 en 5533 gevoegd worden. Of deze machines voor hun onderhoud naar Hasselt verhuizen is nog niet uitgemaakt. Feit is wel dat de baanmachinisten met standplaats Mol reeds opleiding kregen om met deze aangepaste machines overweg te kunnen.

*** reeks 62 :**

Van de oorspronkelijk 136 eenheden tellende reeks 62/63, zijn er voor de normale exploitatie nog 74 stuks in normale dienst. Ze rijden veelal goederentreinen en nog slechts enkele reizigerdiensten met de klassieke M2-combinatie. 33 soortgenoten werken onder de bevoegdheid van "Dienst Infrastructuur" en worden uiteraard bestuurd door eigen personeel. Deze 33 zijn ingedeeld per district en worden daardoor ook onderhouden in de tractiewerkplaats die in hun werkgebied te vinden is. Alhoewel deze twee groepen locomotieven er uiterlijk volkomen hetzelfde uitzien, zijn ze strikt gescheiden door hun verschillend takenpakket en door hun boekhoudkundig andere bedrijfseenheid. Een dubbeltractie met een "Infracoc" en een gewoon exemplaar is technisch nog wel mogelijk, maar in de praktijk totaal uitgesloten. Nu het slepen van reizigerstreinen bijna achter de rug is, valt het op dat "normale" machines die in Charleroi onderhouden worden, nog allen de Vapor-Clarkson-stoomketel bezitten voor het verwarmen van de M2-rijtuigen, terwijl alle 62-ers van Kinkempois deze ketel al lang hebben ingeleverd. Ook alle "Infracocs" hebben vanzelfsprekend hun verwarmingsketel reeds uitgebouwd. In onderstaande kolom zijn de machines die een punt voor hun nummer hebben, deze zonder verwarmingsketel. Eerste staan alle 33 "Infra-locs" per onderhoudswerkplaats, daarna de "normale" 62-ers zijn gegroepeerd.

Infralocs :

Merelbeke : .6203, .6230, .6248, .6249, .6252, .6301, .6303, .6307, .6311, .6322



In tegenstelling tot wat eerst te verwachten was, zullen de 55-ers, die geschikt zijn voor het berijden van de IJzeren Rijn, het toch met een gewone schildering moeten stellen. Nochtans laat het bijschrift onder de locomotief weinig twijfel over zijn capaciteiten. Op de foto staat de 5517 voor opleiding te Antwerpen Noord aan de kant. 16-4-2002. Foto : Erik Heylen.

Hasselt : .6312, .6317, .6326, .6330

Kinkempois : .6215, .6241, .6257, .6287, .6289, .6305, .6309, .6329

Charleroi : .6240, .6242, .6266, .6273, .6275, .6278, .6282, .6286, .6314, .6316, .6320

normale locs :

Merelbeke : .6201, .6202, .6204, .6212, .6216, .6219, .6220, .6222, .6225, .6228, .6229, .6235, .6236, .6237, .6244, .6247, .6250, .6256, .6264, .6292, .6304, .6306, .6313, .6315

Hasselt : .6207, .6223, .6231, .6238, .6245, .6246, .6251, .6253, .6255, .6261, .6267, .6268, .6281, .6283, .6291, .6294,

.6295, .6296, .6297, .6298, .6299

Kinkempois : .6210, .6211, .6227, .6262, .6263, .6269, .6274, .6293, .6302, .6319, .6323, .6324, .6328, .6331

Charleroi : .6213, .6214, .6217, .6218, .6221, .6224, .6234, .6243, .6254, .6260, .6271, .6277, .6284, .6285, .6288

*** reeks 73 :**

De 95 rangeermachines van de reeks 73 hebben als pasmunt gediend bij het buiten dienst stellen van de reeksen 70, 71, 75, 84 en 85, die allen in de Antwerpse haven actief waren. Zo kwamen vele 73-ers van diverse stelplaatsen naar het noorden. Het Luikse Kinkempois bezit



Op zes mei 2002 liet de 8275 zich nog slechts als een skelet fotograferen. Het "kalf" is voltooid verleden tijd! Erachter staat ook al een hoogstgenummerde, namelijk de 5193. Ook voor deze laatste zit het werk er reeds op. Antwerpen Noord. Foto : Erik Heylen.

zelfs geen 73-ers meer, al moet hier gezegd worden dat vele diensten door de grote plaatselijke lijndieselreserve (reeksen 62 en 55) werden overgenomen. De 7340 onderscheidt zich van de andere soortgenoten omdat ze bestendig is uitgerust met een sneeuwruimer. De nummers 7376 tot 7395 zijn aangepast om in treinschakeling te kunnen rijden.

Merelbeke : (25 stuks) 7301, 7302, 7307, 7311, 7317, 7320, 7337, 7349-7356, 7358-7364, 7367-7369

Charleroi : (32 stuks) 7303-7306, 7308-7310, 7312-7316, 7318, 7319, 7321-7335, 7346-7348

Stockem : (5 stuks) 7338-7342

Hasselt : (10 stuks) 7336, 7357, 7365, 7366, 7370-7375

Antwerpen : (23 stuks) 7343-7345, 7376-7395

*** reeks 80 :**

Ook deze drieassers lopen op hun laatste wielen, want van de oorspronkelijk 69 eenheden zijn er nog slechts 25 in dienst, namelijk : 8002, 8006, 8009, 8011, 8012, 8020, 8032-8035, 8037, 8040, 8045-8047, 8049, 8051, 8052, 8055, 8061, 8062, 8064-8067. De reeks 80 heeft in de laatste decennia een sterke stempel gezet op de Brusselse rangeeractiviteiten, met Schaarbeek-vorming en Vorst als belangrijkste inzetgebied. Alle rangeermachines van de reeks 80 worden enkel nog te Schaarbeek onderhouden.

*** reeks 82 :**

Op 28 december 2001 kwam, op een overweg in de Antwerpse petroleumhaven, de hoogstgenummerde en bijzonderste 82-er ongewild in contact met een Nederlandse tankvrachtwagen. Beiden verloren de strijd, want de aangekoppelde reeks ketelwagens duwde alles verder op een hoopje. De 8275, beter gekend als het "kalf", werd samen met de 8260 uit het spoor gelicht. Voor de 8260, die rechtop bleef staan viel de schade nogal mee, maar de 8275, die geen stuurcabine meer bezit, rolde zijdelings naast de spoorbaan. De schade aan deze eenzaat is van die aard, dat een herstelling niet meer loont.

*** reeks 84/85 :**

Nog steeds zijn er 21 machines van de reeks 84 bij "Dienst Infrastructuur" ondergebracht om trekkracht te kunnen leveren aan hun baantreinen, al wordt natuurlijk altijd voorkeur gegeven aan tractie met de reeks 62. Van alle andere 84-ers ontsnapte alleen de 8441 tot nog toe aan de snijbranders, daar zij zich nog nuttig maakt met het rangeren van defecte locomotieven nabij de tractiewerkplaats van Antwerpen-Noord. Een overzicht van de 21 "Infralocs", die in de nabijgelegen werkplaats onderhouden worden, staat in volgende tabel.

Merelbeke : 8426, 8429, 8431, 8432, 8434, 8437

Antwerpen : 8433, 8451, 8454, 8455, 8456

Charleroi : 8439, 8443, 8450, 8465

Kinkempois : 8444, 8447, 8448

Schaarbeek : 8457, 8458, 8460

Alhoewel de reeks 85 voor de NMBS



Onder deze nummerloze blauwe livrei steekt de ex-8503, die de firma "Locorem" heeft aangeschaft voor een prikje. Voor deze 45-jarige begint misschien wel zijn tweede leven! In ieder geval maakt hij zich op de foto dienstig bij de aanleg van de HSL-werfbasis te Antwerpen Noord. 24-4-2002. Foto : Erik Heylen.

vollig buiten dienst is gesteld, zijn er een aantal rangeermachines aan "oud-ijzerprijs" opgekocht door de firma Locorem. De 8503 kwam als eerste in een blauwe livrei terug in bedrijf. Naar verluidt zijn ook de 8507, 8512, 8518, 8462 en 8464 overgenomen. Ook TSP (Toeristisch Spoorweg Patrimonium) heeft een duit in het zakje gedaan met het verwerven van de 8524 en de 8428.

*** reeks 91 :**

Van deze oorspronkelijk 60 twee-assige locotactoren zijn er nu nog 29 machines in normale dienst, 2 in gebruik voor het verslepen van treinstellen in de cen-

trale werkplaats te Salzinnes en 13 dienen onder Dienst Infrastructuur, samen nog 44 stuks. Eerst worden de "Infralocs" weergegeven, nadien komen de "normale" 91-ers en de "werkplaatslocs".

Infralocs :

Merelbeke : 9150

Schaarbeek : 9105, 9108, 9119, 9121, 9142

Charleroi : 9116, 9122, 9124, 9125, 9140, 9149, 9154

normale locs :

Merelbeke : 9101, 9109, 9110, 9123, 9132, 9136, 9138, 9152, 9160



Te Kortrijk laat op 2 mei 2002 de 9110 zien wat ze kan. Alhoewel deze locotractor slechts twee aangedreven assen bezit, trekt ze toch een aardige treinlengte met zich mee. De meeste 91-ers doen nog eerder sporadisch dienst, zoals hier bij gebrek aan sterkere rangeerlocs. Foto : Erik Heylen.

Antwerpen : 9107, 9157

Charleroi : 9111, 9112, 9115, 9118, 9126, 9128, 9130, 9134, 9137

Salzannes : 9131, 9147

Stockem : 9135, 9148, 9153, 9159

Kinkempois : 9146, 9151, 9155, 9156, 9158

E.H.

DE LIJN

RECHTZETTING

Op het netplan Klein-Brabant en Vaartland kreeg de spoorlijn tussen Sint-Niklaas en Mechelen foutief het nummer 53 mee. Dat komt er van als er daar een buslijn 53B rijdt. Het juiste spoorweg lijnnummer is 54.

ALGEMEEN

• Nieuwe tarieven :

Vanaf 1 juli 2002 werden de tarieven bij De Lijn aangepast. Bijgevoegde tabel geeft een overzicht.

Nota's van de redactie :

Bij de Vlaamse steden dient men ook nog de kersverse stad Mortsel bij te voegen. Deze stad heeft traditioneel hetzelfde tarief als Antwerpen.

Op de voorpagina van de folder werd een stadsbusje afgebeeld zoals er in Kortrijk rondrijden. Merkwaardigerwijze heeft deze autobus deuren aan de linkerzijde. Moeten reizigers daar in het midden van de straat op- en afstappen, of rijdt men daar links?

• De Stadsbus van de toekomst :

Op 29 mei greep te Leuven voor pers, constructeurs en verbruikers de voorstelling plaats van een maquette van hoe een (stads)bus er in de komende jaren zou kunnen uitzien.

Naast de bevoegde minister van Mobiliteit Steve Stevaert en de directie van De Lijn was ere directeur Van Wesemael aanwezig, die indertijd dit project nog heeft opgestart.

Buiten onze Belgische constructeurs Van Hool en Jonckheere waren ook Dennis (U.K.), Mercedes (Duitsland) en Volvo (Zweden) present.

De autobus werd ontworpen door het Antwerpse ontwerp bureau Enthoven Associates Design Consultants. Er werd alvast een vergelijking gemaakt met een bateau-mouche (een Parijse rondvaartboot) op wielen. De bus zit vol met een hoop innovaties op comfortgebied zoals een opklapbare luifel die de reiziger moet beschermen tegen de regen tijdens het halteren.

Opvallend aan het ontwerp is ook de grote doorzichtigheid van de bus. De ramen lopen door tot in de dakafrondingen. Dit is niet echt nieuw, want in de jaren vijftig reden er in Namur op het "circuit de la citadelle" reeds enkele stadsbusjes waarbij de reiziger een verbeterd uitzicht had.

De reclame aan de buitenkant verhuist naar schermen in de bus. De (zit)capaciteit kan door de chauffeur gestuurd

		Biljetten		
Zones	biljet	groep*	lijnkaart	lijnkaart%
1	1,00	0,60	0,75	0,57
2	1,40	0,80	1,04	0,78
3	1,70	1,00	1,40	1,05
4	2,20	1,30	1,75	1,31
5	2,70	1,60	2,10	1,58
vanaf 6	3,00	1,80	2,45	1,84
Lijnkaarten		van	7,50	5,00
		Tot	25,00	25,00
Stadskaart Vlaamse steden **				
prijs per rit		0,75		
verkoopprijs kaart		7,50		
Dagpassen				
Gebied	dagpas	kind	3-dagen	7-dagen
Net	5,00	1,00	7,50	10,00
VI stad	3,00			
Abonnementen				
Periode	Buzzy Pazz (-25 jaar)	Omnipas (25-59)	Omnipas (60+)	
1 maand	19,30	24,50	21,60	
3 maanden	53,20	67,60	59,40	
12 maanden	149,90	190,30	167,20	
Tarieven Brussel				
Biljetten en kaarten				
	stadsbiljet	stadskaart	voorstadskaart	dagpas
Rit	1,40	0,90	1,24	—
Kaart	—	9,00	6,20	3,60
MTB-abonnementen				
	Normaal	junior/senior		
1 maand	36,00	27,00		
12 maanden	360,00	270,00		
* prijs per reiziger, groepen van 3 tot 44 personen				
** Vlaamse steden : Aalst, Antwerpen, Brugge, Genk, Gent, Hasselt (=gratis), Kortrijk, Leuven, Mechelen, Oostende, Roeselare, Sint-Niklaas en Turnhout.				

worden en alzo aangepast aan de behoefte van het ogenblik.

Hieronder vindt de lezer de tekst zoals die ons op de presentatie verstrekt werd. Aan de lezer om zich hierbij en met de foto's een gedacht te vormen hoe een autobus er in de toekomst zou kunnen uitzien. Sommige innovaties kunnen nu reeds (stapsgewijs) toegepast worden.

Denkcoëfening :

Deze denkcoëfening heeft een dubbel doel : op korte termijn wil ze een discussie op gang brengen over verbeteringen aan het product. De Lijn zal deze ideeën ter discussie voorleggen aan fabrikanten, vakbonden (personeel) en consumentenorganisaties (klanten). Op lange termijn wil De Lijn de resultaten van deze discussie gebruiken om de aantrekkingskracht van de toekomstige stads-

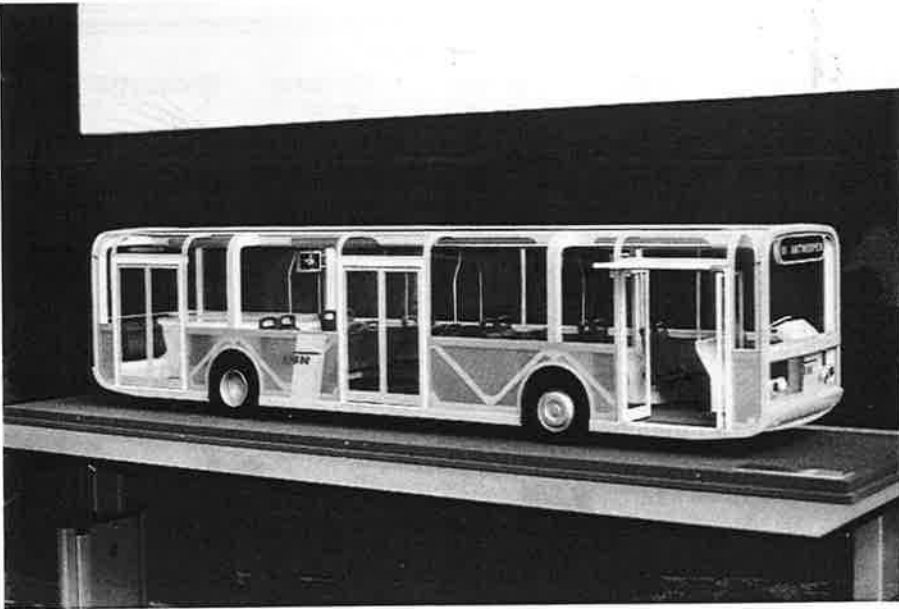
bus voor de consument te versterken. Met de resultaten van deze discussie wil De Lijn aan de slag om van haar klanten "gasten" te maken. Het voorgestelde concept is niet het ultieme ontwerp van de stadsbus in 2007, maar stelt wel een paar denkspijlen voor en wijst enkele richtingen aan die de aantrekkingskracht van de dienst (openbaar vervoer) via het product (autobus) kunnen versterken.

Uitgangspunten :

Begin 2001 kwamen de ontwerpers de eerste keer bijeen. Ze schonken aandacht aan vier verschillende punten.

- gebruiksvriendelijkheid
- functionaliteit en ergonomie
- veiligheid
- stijl

Bij het ontwerp werd rekening gehouden met de wensen en noden van de



Zo zou een autobus er binnen enkele jaren kunnen uitzien. Let op de transparantie, luifel en nog andere gadgets. Leuven 29 mei 2002. Foto : Luc Couscheir.

uitbater, de chauffeur en bovenal de gebruiker. Het resultaat is de visie van de ontwerper, geen afgewerkt product. Deze visie is realistisch, zowel qua prijskaartje als op technisch vlak. Met hun voorstel willen de ontwerpers verleiden. Op gebied van openbaar vervoer waren de jaren tachtig die van ingenieurs en de jaren negentig die van de designers. Het eerste decennium van de nieuwe eeuw is voor de marketeers, die dag na dag de vinger aan de pols van de consumenten houden. Deze bus is een product dat — in combinatie met een goede dienstverlening — de klanten moet verleiden. Bijgevolg staan comfort en emotie centraal in het concept. Dat een bus technisch presteert is vanzelfsprekend, dat ze mooi en comfortabel is ook. Daarom werd voor het ont-

werp flexibiliteit tijdens piek- en daluren vooropgesteld. Ook bij een volle bus moet het comfort voor staanplaatsen immers optimaal zijn. Alleen zo kan een automobilist een "busmobilist" worden. Het ontwikkelde concept biedt een grotere flexibiliteit tussen dal en piek. Afhankelijk van het draagvermogen van het voertuig, kunnen er tijdens de piekuren meer mensen op de bus dan bij de huidige generatie stadsbussen. Daarnaast is het comfort tijdens de piekuren veel hoger dan vandaag : er is immers meer ruimte in het voertuig.

Basisprincipes :

Bij hun denkwerk vertrokken de ontwerpers van vier basisprincipes.

- 1) De kop en rug van het voertuig zijn recht om het volume te optimaliseren. Aërodynamica is voor een

stadsbus van ondergeschikt belang. De maximumsnelheid is immers ongeveer 70 km/h.

- 2) Zoveel mogelijk apparatuur wordt ingebouwd in het dak. Daardoor ontstaat meer ruimte in het voertuig en wordt een gunstiger stoelenschikking mogelijk. De apparatuur (op het dak) is makkelijker bereikbaar voor onderhoud. Hetzelfde ziet men bijvoorbeeld bij trams.
- 3) Er is een lage, vlakke vloer voor een optimale toegankelijkheid.
- 4) Om te streven naar een goede luchtkwaliteit en temperatuur is de bus uitgerust met luchtkoeling.

Belangrijkste innovaties:

- 1) **Transparantie**

Een hogere doorzichtigheid geeft de reiziger een groter veiligheidsgevoel. Hij of zij voelt zich niet langer opgesloten. Een ander voordeel is dat staande passagiers beter naar buiten kunnen kijken. Ze zien letterlijk de stad aan zich voorbijtrekken. Hedendaagse ontwerpen - zoals de piramide van het Louvre en de nieuwste automodellen - zijn transparanter dan ooit.

Kabels hoeven ook niet meer weggestoken te worden, maar mogen zichtbaar zijn (cfr Centre Pompidou). Dit is een belangrijk pluspunt voor het cable management.

- 2) **Flexibiliteit in de verdeling van de zit- en staanplaatsen**

Door het gebruik van een nieuw concept van stoelen met opklapbare zitting kan het aantal zitplaatsen aangepast worden aan de behoefte tijdens piek- en daluren? De chauffeur kan dit met een druk op de knop regelen. Er zijn drie versies mogelijk :

- optioneel opklapbaar met vergrendeling
- automatisch opklapbaar met veersysteem
- elektronisch opklapbaar, te bepalen door de chauffeur

een opgeklapte zetel creëert twee bijkomende staanplaatsen (in plaats van één zitplaats)

- 3) **Signalisatie met projectieschermen**

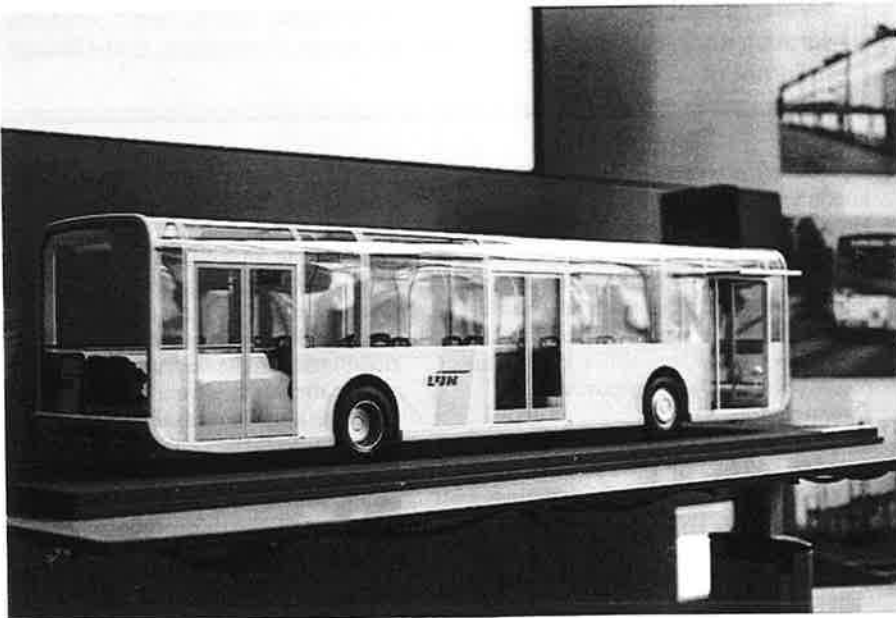
Met een zogenaamde beam-up display (zoals bijvoorbeeld in gevechtsvliegtuigen) kan alle informatie voor de reiziger geprojecteerd worden. Dit biedt een hogere flexibiliteit — er zijn veel meer boodschappen mogelijk dan met de huidige, gedrukte lijnfilms — en de mogelijkheid om steeds de recentste informatie goed leesbaar weer te geven.

- 4) **Efficiëntere schoonmaak**

Alle zetels zijn opgehangen, wat poetsen onder de zetels vergemakkelijkt en minder tijd vergt. De vloer aan de opstapdeuren is uitgevoerd in absorberend materiaal, zodat niet de hele busvloer nat wordt.

- 5) **Winter en zomer**

De bekleding van de zetels kan eenvoudig aangepast worden aan de seizoenen. In de natte seizoenen krijgen de zetels een bekleding die beter bestand is tegen vocht en vuil. De bus heeft dus een win-



Vanuit een andere hoek bekeken, waar is de voorzijde? Leuven 29 mei 2002. Foto : Luc Couscheir.

ter- en een zomerjasje.

6) Identieke voor- en achterkant
Een identieke voor- en achterkant heeft logistieke voordelen : zo zijn de wisselstukken (vb. : een ruit) voor beide kanten hetzelfde.

7) Omrandingen voor- en achterzijde in zacht absorberend materiaal

Voor een hogere passieve veiligheid van fietsers en voetgangers zijn zowel de omrandingen van de voor- en achterkant als de ommanteling van de dwarsbalk uitgevoerd in zacht materiaal. Ook de Kustram en de Hermelijntrams hebben een zachte neus of 'softnose'. Een omranding is het frame rondom het glas op de kop en de rug, en de dwarsbalk waarachter de ruitenwissers beschermd worden.

8) personalisering voor- en achterzijde

De voor- en achterkant van het voertuig kunnen uitgevoerd worden in zeefdruk : er wordt op het glas een motief gedrukt dat het uiterlijk bepaalt. Dit geeft de mogelijkheid tot individualisering per uitbater zonder driedimensionale ingreep.

9) Modulaire constructie

De bus is opgebouwd uit geschroefde modules in plaats van gelaste structuren, waardoor het voertuig sneller en — in de toekomst — waarschijnlijk goedkoper kan gebouwd worden. Deze techniek legt geen hypotheek op de stevigheid.

10) Uitklapbare luifel

Bij slecht weer kan een luifel worden uitgeschoven aan de voorste deur. Deze luifel slaat de brug naar het schuifhuisje, zodat de reizigers beschut blijven tegen neerslag. In deze luifel kan verlichting ingebouwd worden, zodat de reiziger eventuele obstakels of plassen goed kan zien.

ANTWERPEN

• Nieuwe buslijn 130

In het najaar komt er een nieuwe buslijn bij. Lijn 130 gaat van de UIA (in Wilrijk) via het Universitair Ziekenhuis Antwerpen (UZA), Edegem en Kontich naar Lier. De 130 gaat min of meer de oude 13A vervangen en zal rijden om het uur, in de spits zelfs elk half uur.

• Spoorwerken lijn 4

Tijdens het weekeinde van 23 en 24 juni werden de sporen van lijn 4 in de Vriërestraat en gedeeltelijk op de Marnixplaats vervangen. Uiteraard werden de trams van lijn 4 afgeleid via lijn 12 naar het Astridplein. Nochtans zou een omleiding vanaf de Nationale Bank via lijn 7 ook mogelijk zijn geweest. Jammer genoeg zijn de betreffende verbindingswissels niet elektrisch bediend, en dat was voor De Lijn blijkbaar een onmogelijk te nemen hindernis. Waarschijnlijk krijgen we begin september een tweede maal een omleiding wanneer tussen de Marnixplaats en de Nationalestraat de sporen en wissels vervangen worden. Dan zal ook lijn 8 ingekort worden tot de Groenplaats.



Op 22 juni 2002 zien we PCC 7050 van lijn 4 aan zijn tijdelijk eindpunt Koningin Astridplein. Foto : Luc Couscheir.

• Aanleg lus Metropolis

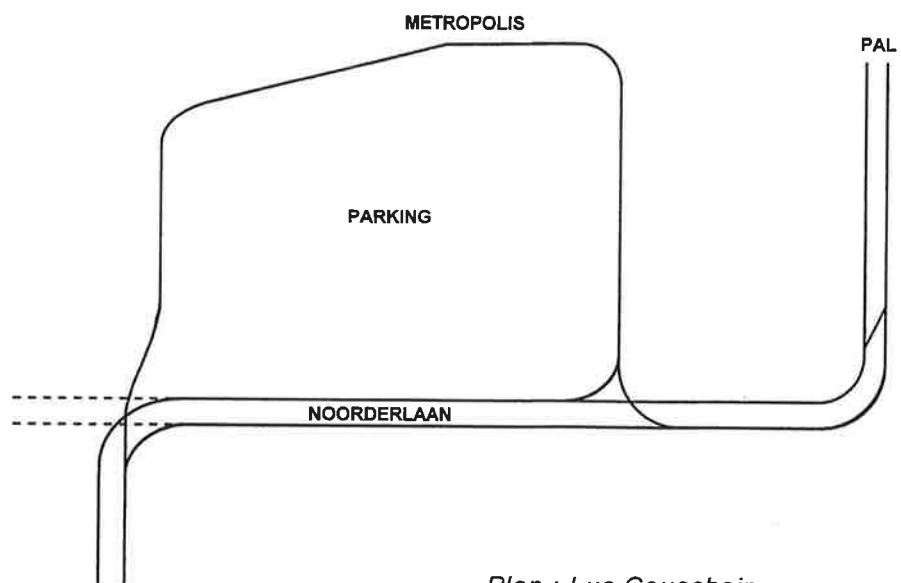
Nadat aanvang mei de werken op de parking waren aangevat, werd in juni gestart met de aanleg van de lus zelf. Het stukje spoor, dat reeds was aangelegd samen met de verbinding naar Punt aan de Lijn, werd nu verlengd en draait dan rechts richting Metropolis. Op een groot bord, ter informatie van de passanten, staat de ligging van de sporen aangegeven. Wat daar ook op te zien is, zijn in stippellijn getekende sporen over de Noorderlaan richting stadscentrum. Of die er ooit (terug) komen valt nog te bezien. Er bestaan ook plannen om via de Damwijk en een nieuw te bouwen brug over het Albertkanaal, naast de spoorbedding, een tramverbinding te maken naar het in 2005/6 te openen station aan de Groenendaallaan. Ter informatie geven we de lezer nog mee dat in dat gebied ook de "sluiting van de ring" komt, een verbinding tussen het begin van de ring, naast het station Groenendaal en

Linkeroever, dit via het Noordkasteel.

• Verlenging lijn 12

Waarschijnlijk reeds in 2003 starten de werken op de Sint-Bernardsesteenweg, tussen De Kolonel Silvertoplaan en het Schoonselhof. De tramlijnen 4 en 12 en de buslijn 290 krijgen een eigen tram- en busbaan. Een nieuwigheid is dat er parkeerplaatsen voorzien zijn naast de tram- en busbaan. Die gaan samen met het nodige groen een afscherming maken, die het de andere weggebruikers onmogelijk moet maken om het openbaar vervoer te hinderen.

Vanaf het huidige eindpunt Schoonselhof wordt de tramlijn in een volgende fase naast de straatweg aangelegd en verlengd tot Hemiksem grens (spooroverweg). Deze verlenging zou direct na de eerste fase worden aangevat, zodat we omstreeks 2008 tot in Hemiksem kunnen trammen. Of de verlenging van de tramlijnen 2 en 4 naar Schoonselhof



Plan : Luc Couscheir

dan ook wordt aangelegd is nog af te wachten. Misschien toch maar alvast de toekomstige wisselverbindingen voorzien, dat kan geen kwaad. Aan het Schoonselhof — de hoofdbegraafplaats van Antwerpen — komt er een Park & Ride.

• Mortsels en Boechout

Op een tentoonstelling, die plaatsvond in het Mortsels stadhuis, werden de ontwerpen voorgesteld van de geplande werken tussen de stadsgrens met Antwerpen (Berchem) en het nieuwe geplande eindpunt te Boechout.

Deze tramverlenging maakt deel uit van het Masterplan Antwerpen dat een poging is om het mobiliteitsprobleem aan te pakken. De belangrijkste doelstellingen van dit masterplan zijn het beter bereikbaar maken van de regio, het verhogen van de verkeersveiligheid, het verbeteren van de leefbaarheid en het verminderen van de files. Naast belangrijke infrastructuurwerken, zoals bv. het sluiten van de ring, is een belangrijke pijler van dit masterplan het verbeteren en aantrekkelijker maken van het openbaar vervoer. Dit zal gebeuren door het verlengen van een aantal tramverbindingen naar de eerste voorstedelijke gordel en door het verbeteren van de doorstroming van het bestaand openbaar vervoer.

Wat staat er al vast?

De bestaande tramlijnen (7 en 15), die nu hun eindpunt hebben op het gemeenteplein van Mortsels worden verlengd.

Op de tak richting Boechout wordt een vrije tram- en busbaan met verkeerslichtenbeïnvloeding aangelegd vanaf het gemeenteplein over de Statielei, Liersesteenweg en Provinciesteenweg tot aan het eindpunt Capenberg aan het kruispunt met de Borsbeeksesteenweg te Boechout. Hier zullen naast voldoende parkeermogelijkheden ook fietsenstallingen, een biljettenautomaat en overstapmogelijkheid tussen bus en tram voorzien worden. De tram komt echter NIET aan het amper enkele honderden meter verder gelegen spoorwegstation in het centrum van Boechout, een gemiste kans.

Het Vlaams Gewest heeft, op vraag van de stad Mortsels, beslist om n.a.v. deze doortrekking ook de hele weg vanaf de grens met Antwerpen (Berchem) tot aan het huidige eindpunt opnieuw aan te leggen. Dit betekent dus dat ook de hele Antwerpsestraat wordt heraangelegd. Hier komt een centrale tram- en busbaan waarna er slechts één brede rijstrook voor het autoverkeer overblijft.

De werken starten in de loop van 2003 op de Antwerpsestraat, het nu bestaande traject, aansluitend volgt dan de doortrekking naar Boechout.

Zeker tot wanneer men ook met de tram richting Kontich kan, blijft de huidige eindpuntlus behouden, wellicht voor lijn 7. Lijn 15 die nu ook nagenoeg voor 100% op eigen bedding rijdt, gaat dan door tot Boechout.

Wanneer alles in dienst komt is in de



Twee-asser 181 speelt mee bij de opnames van een film op de Draakplaats. 18 mei 2002. Foto : Luc Couscheir.

informatiebrochure niet terug te vinden, maar Zwijndrecht indachtig, pronostikeren we 2006 voor de tak naar Boechout. Natuurlijk zullen er bijkomende trams nodig zijn. De PCC's zullen dus wellicht enkele jaren langer moeten meegaan tenzij men de instroom van nieuwe trams versneld.

• Leien

Op 5 augustus gaf men het startschot voor de heraanleg van de Leien, de grootste investering in mobiliteit en verkeersleefbaarheid in Antwerpen sinds de jaren '70. Op 4 augustus 2002 was er bij die gelegenheid een groot Leienfeest. Voor het openbaar vervoer onthouden we het volgende : (zie ook RR 2001/2)

Aan de Nationale Bank liggen de ver-

schillende halteplaatsen van het openbaar vervoer nu zeer verspreid. In het ontwerp worden ze samengebracht op een nieuw plein voor de Nationale Bank zodat men vlotter zal kunnen overstappen.

De vrije tram- en busbaan wordt doorgetrokken tot aan de Bolivarplaats. Zo wordt ook het hele streekvervoer vanuit het zuiden verzameld op één enkele as. Gebruikers van het openbaar vervoer kunnen zo vlot de belangrijke trekpleisters en het grootste gedeelte van de Antwerpse agglomeratie bereiken.

Wat zal er in de toekomst gebeuren?

Tramlijn 12 en 24 gaan langs de Bolivarplaats rijden. In de infobrochure schrijft men enkel dat tramlijn 24 wordt VERLENGD tot de Bolivarplaats. Dit is zeker fout, want nu rijdt hij al tot de



Einde mei 2002 staan negen Mercedes-Jonckheere autobussen voor verkoop afgesteld in de stelplaats van het Vlaams Brabantse Haacht. Haacht 29 mei 2002. Foto : Luc Couscheir.

Leveringsdata	entiteit	aantal	volgnummer uit fabriek
van 06/11/03 tot 03/03/04	Antwerpen	6	1 > 6
van 24/03/04 tot 10/08/04	Oost-Vl.	7	7 > 13
van 02/09/04 tot 29/04/05	Antwerpen	12	14 > 25
van 24/05/05 tot 20/09/05	Oost-Vl.	7	26 > 32
van 12/10/05 tot 06/06/06	Antwerpen	12	33 > 44
van 27/06/06 tot 04/08/06	Oost-Vl.	3	45 > 47
	totalen	30	17

stopplaats Antwerpen-Zuid. Enkel lijn 4 blijft in de Brederodestraat. Ook de lijnen 50 en 290 en de bussen van Oost-Vlaanderen (93, 95, 97 en 99 (sic)) zullen gebruik maken van de vrije tram- en busbaan. Waar men bij de stad gebleven is met de lijnen 1 en 23 is een vraagteken!

Uitvoering der werken :

Tijdens de gehele duur der werken blijven alle trams en bussen rijden. De werken beginnen met de aanleg van de centrale baan voor tram en bus zodat voor hen de hinder zo kort mogelijk wordt. Daar er tijdens de werken minder rijstroken beschikbaar zijn, zal het natuurlijk toch file rijden worden, het openbaar vervoer inclusief.

• Keizershoek, lijn 3

Als alles goed gaat moet rond de tijd van het verschijnen van deze Rail-Revue tramlijn 3 verlengd zijn tot Merksem Keizershoek. Meer uitgebreide informatie in ons volgend nummer.

• De 181 terug op straat

De museumwagen 181 is tijdens de lente twee keer in de Antwerpse straten opgedoken. Een eerste keer stond hij op de Groenplaats op 21 april samen met de 7054, als reclame voor het VLA-TAM en de geplande tramoptocht van zondag 8 september 2002.

Een tweede optreden maakte de 181 in de Cogels-Osyastraat en de Draakplaats in Zurenborg op 18 mei 2002. Hier was hij één van de "acteurs" bij filmopnamen van Pietje Bell. Wellicht kunnen we daar later nog van genieten in de bioscoop of voor de televisie thuis.

• Tramoptocht zondag 8 september 2002

Onder voorbehoud vind u hierbij de lijst van trams die te bewonderen zullen zijn ter gelegenheid van 100 jaar elektrische tram in Antwerpen. Vertrek om 13 uur aan het museum Groenenhoek en via lijn 8 naar het museum voor schone kunsten aan de Leopold De waelplaats.

Aldaar tentoonstelling tussen 14 en 17 uur en dan terug via lijn 8 naar Groenenhoek.

De deelnemers aan de stoet en tentoonstelling :

motorwagens, twee-assers 200, 305, 181, 5351, 4408, 6451, 8826 en 8821. Vierassers VA 7386, PCC's 2000, 7054 en een gekoppeld stel. Eveneens aanwezig is natuurlijk de Hermelijn 7201.

• Nieuwe en oude autobussen

In het vorig nummer maakten we reeds melding van de aflevering van 33 nieuwe A330K autobussen voor Antwerpen stad. Nu kunnen er dan ook een aantal (25) van de reeks 1001-1080 worden afgevoerd. Naast een aantal, dat rechtstreeks naar de sloper gaat, werden er negen tijdelijk opgeslagen voor verkoop, in de stelplaats van het Brabantse Haacht. In de entiteit Antwerpen is er door de aanpassingswerken in diverse stelplaatsen nogal wat plaatsgebrek. Grote werken zijn momenteel bezig in Tjalkstraat, Mechelen en Hoogstraten. Volgende autobussen stonden einde mei te Haacht : 1003, 1010, 1015, 1018, 1021, 1023, 1025, 1027 en 1041. Verschroot zijn de 1005, 1012, 1032, 1036, 1049 en 1053. Nog 10 andere autobussen werden uit omloop genomen 1008, 1009, 1014, 1017, 1020, 1024, 1029, 1035, 1045 en 1046.

• Reclame trams

7002 Stimorol
ex TUI/VAB tot 6/2002
7004 Zaad van Satan
ex VDAB tot 5/2002
7005 Primitieven
ex 4FM tot 6/2002
7007 Ballantines
(nieuw) vanaf 6/2002
7040 Primitieven
(nieuw) vanaf 4/2002
7044 Primitieven
(nieuw) vanaf 4/2002
7047 Suske & Wiske
ex MEXX tot 6/2002
7049 Zaad van Satan
(nieuw) vanaf 5/2002

7060 Ballantines
ex Donna tot 6/2002

ANTWERPEN EN OOST-VLAANDEREN

• Levering Hermelijnen

Hierbij het voorziene leveringsschema van wat we maar de tweede reeks Hermelijnen zullen noemen.

WEST-VLAANDEREN

• Oostende voor anker

Tijdens dit evenement, op 25 en 26 mei werden de stadslijnen 4/9 beperkt tot het Kaaistation.

Tussen het Marie-Joséplein en het station werd een pendeldienst ingelegd. Deze dienst werd onder andere verzekerd door de twee, van Brugge afkomstige, Van Hool/Cummins A508 stadsbussen 2709 en 2732, die normaliter te Oostende ingezet worden op de centrumbuspendel.

• Onze Kustrams

- 6028 : had al een grotere filmkast dan de andere kustrams. Deze is nu omgebouwd en daardoor heeft de 6028 als eerste kustram een digitale voorfilm. Zij- en achterfilms zijn wel nog als vroeger.
- 6009 : eerste vernieuwde lagevloertram, uitgerust met soft front.
- 6000 : het gerucht doet de ronde dat dit prototype, dat nog steeds in quasi originele staat rondrijdt, binnen afzienbare tijd afgeschreven zou worden. Dit omdat de bedrading, die verschilt van de trams uit de serie, problemen zou geven bij het plaatsen van de nieuwe tussenkast. Dit probleem wordt verder onderzocht.
- 6102 : eveneens een gerucht : deze tram zou — in geval van nood — ingezet worden in de reizigersdienst. Dit wanneer er — door het ontbreken van trams die in Brugge bij Bombardier staan voor hun nieuwe tussenkast — geen stellen genoeg zouden zijn om de exploitatie te verzekeren. Momenteel wordt de 6102 omwille van haar 2 stuurposten voornamelijk gebruikt voor het afslepen van defecte trams, alsook nu en dan om een speciale rit te doen (bv. : groep die een tram-stel afhuurt). Dit laatste gebeurt echter slechts zeer sporadisch.

4 trams zijn nu voorzien van een stopcontact in de stuurpost waarop een extra drukknop met verlengkabel kan worden aangesloten die de noodremming bedient (wordt gebruikt bij het opleiden van nieuwe trambestuurders). Het gaat om trams 6008, 6012, 6033 en 6046.

• Nieuwe tussenkast

Enkele trams die zeer recent uit Brugge zijn teruggekeerd en voorzien van een nieuwe tussenkast :

- 6005 rijdt rond met de publiciteit (Maes-Pils) die het tramstel reeds droeg voor het naar Bombardier vertrok, dus enkel op het voorste en achterste deel, niet op de nieuwe tussenkast. Nu dus een ideaal moment om

dit tramstel te fotograferen als illustratie van het tijdsgebrek bij het plaatsen van de tussenkasten (het streefdoel — 10 tegen begin van de zomer — is trouwens niet gehaald).

- 6032 : teruggekomen met nieuwe tussenkast, geen publiciteit aangebracht;
- 6036 : vernieuwde lagevloertram, echter niet uitgerust met soft front.
- 6038 uitgerust met een soft front. Dat brengt het aantal nieuwe neuzen op 2, omdat ook de 6009 hiermee was uitgerust.
- 6030 uitgerust met nieuwe tussenkast, de veelkleurige dagen van deze tram zijn voorlopig geteld, vermits er aan weerszijden nieuwe publiciteit is aangebracht.

In totaal rijden er momenteel 5 vernieuwde trams rond, terwijl er nog 2 (6033 + ?) in de stelplaats van Knokke staan te wachten op de plaatsing van de zetels. Het kan niet lang meer duren voor ook deze twee trams ingezet kunnen worden in de exploitatie.

• Reclame op kusttrams

- 6001 Viessmann.com
Nieuwe uitvoering
- 6003 Plopsaland
- 6005 Maes-Pils
Geen publiciteit op de middenkast
- 6007 AXA
- 6008 Brugge 2002
- 6010 Rodenbach
- 6015 "B"-DAGTRIPS
Juli 2001 : gewijzigde uitvoering
- 6016 Made of Steel
- 6017 T-INTERIM
Oktober 2001 : nieuwe uitvoering
- 6018 Loewe
- 6019 AXA
- 6021 Viessmann.com
Oktober 2001 : Vernieuwde uitvoering na ongeval in Oostduinkerke 22.05.2001
- 6022 Hou je afval
- 6023 Nivea Sun
- 6026 Hoogstraten Veiling
- 6030 Win for live
- 6033 Maes-Pils
- 6034 Proximus / Selexion
- 6035 Schweppes
- 6037 VTM
Juni 2000 : Nieuwe uitvoering
- 6040 Lotto
- 6041 Ytong
- 6043 Nivea
- 6047 Proximus / Exellent / Panasonic
- 6049 VDAB

• Doorstroming kruispunt 'De Bolle'

De doorstroming van het verkeer te Oostende van de Vuurtorenwijk en Bredene richting Kennedy rondpunt (oprit A10), ter hoogte van het kruispunt De Bolle, zorgt al sinds het openstellen van deze verbinding voor problemen. De administratie Wegen en Werken van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap dokterde enkele aanpassingen uit, die de knelpunten moeten



Het nieuwste controlevoertuig van De Lijn is een moto. Het dragen van een valhelm is niet nodig zodat het haar onder de kepie mooi in de plooi blijft. Leuven 30 juni 2002. Foto : Luc Couscheir.

wegwerken. Eén aspect van de voorgestelde oplossing heeft alles te maken met de tram en het traject dat de trams en de bussen volgen.

Oorspronkelijk was het de bedoeling om de trambedding te verplaatsen van de Slijkensesteenweg naar de Godetiastraat. De tram zou eerst op de middenberm van de Tweebruggenstraat rijden en dan rechts afslaan, de Godetiastraat in. Daarom is de middenberm daar zo breed en werden er ooit sporen aangelegd.

Na overleg tussen alle partijen (in eerste instantie met De Lijn) is nu een nieuw concept uitgewerkt : de tram en de bus zullen op de Slijkensesteenweg blijven rijden.

Daarom worden nu op de Slijkensesteenweg de sporen vernieuwd, bovendien wordt de trambedding op de Dr. Eduard Moreauxlaan verlegd van de middenberm naar de zijde van de haven. De tram zou de middenberm verlaten ter hoogte van het kruispunt met de Fortstraat dwz ter hoogte van het vakantiecentrum Duin en Zee. Hierdoor moet het tramverkeer het autoverkeer niet langer kruisen ter hoogte van De Bolle.

De keuze van deze optie betekent wel dat er naast de Spuikombrug - Voorhavenbrug, aan de zeezijde, een nieuwe brug moet worden gebouwd voor het tram- en busverkeer, (en voor een nieuwe treinverbinding naar de haven). De vrijgekomen ruimte op de middenberm kan dan gebruikt worden om het verkeer beter te laten doorstromen.

De Provinciale Commissie voor Veerkeersveiligheid keurde dit voorstel goed, zodat de werken dit najaar zouden kunnen starten.

• Nieuwe tarieven kusttram

Tot nu toe waren er verschillende prijsklassen voor afzonderlijke biljetten. Naargelang men verder reisde, steeg de

prijs. Een biljet voor een tramrit tussen bv. De Panne en Knokke kostte 6.20 euro.

Vanaf 1 juli 2002 zal de reiziger maximum 3 euro moeten betalen voor een rit over het ganse kusttraject. Ook de prijzen voor dagpassen op de kusttram worden gehalveerd. Een dagpas kost vanaf 1 juli nog 5 euro; een drie-dagenpas : 7.50 euro

Er worden ook twee nieuwe passen ingevoerd : Een kinderpas voor 1 euro, en een weekpas die 10 euro zal gaan kosten.

Op de kusttram werden tijdens de zomer van 2001 ruim 2,6 miljoen reizigers vervoerd, of een stijging van 15% tegenover het jaar voordien.

Het succes van de kusttram was vorig jaar te danken aan het gratis openbaar vervoer voor alle senioren, het gebruik van de combi-tickets voor attracties, en het mooie weer.

• Aanleg vrije tram- en busbaan

De Lijn investeert 4.566.700 Euro in de aanleg van een vrije tram- en busbaan langsheen het Mercatordok te Oostende. Vanaf het Canadaplein wordt het sporentracé rechtgetrokken zodat het vlak naast de rijbaan van de Burgemeester Jan Pierslaan komt te liggen, om vervolgens via de Leopold III laan het Kaastation te bereiken. Ter hoogte van de overloopwissel komt een kruiswissel te liggen.

Deze werken werden toegewezen aan Strukton/Railinfra, de vermoedelijke einddatum is november 2003.

• Busverbinding Katelijneparking

Naar aanleiding van het cultureel evenement Brugge 2002, werd de busverbinding van het centrum via het station naar de Katelijneparking terug in ere herstelt.

De buspendel tussen deze P+R locatie

voor autocars en het stadscentrum had een 20 minuten frequentie.

Aan het station werd een elektronisch informatiesysteem voor de reizigers in dienst genomen. De aangegeven vertrektijden van de stads- en streeklijnen blijken echter louter theoretisch. (Noot : zelfde ziekte als in Leuven?)

• Slagbomen te Oostende

De slagboom nabij het kruispunt aan de Vindictivelaan was geen succesverhaal en of we 'm nog ooit terug zullen zien zal de toekomst moeten uitwijzen.

Deze slagboom was bedoeld om de auto's tegen te houden die via de busbaan het centrum wilden inrijden. Onder het asfalt aan weerszijden van de slagboom was een lus aangebracht, die het radio-signaal van de bussen en trams opving en de slagboom opende. Indien het voertuig niet voorzien was van een radio-installatie kon men de slagboom nog altijd manueel openen met een sleutel.

De slagboom werd echter talloze keren zwaar beschadigd. Het systeem van de lussen bleek immers niet honderd procent betrouwbaar. De slagboom ging soms ook te vroeg dicht, met alle gevolgen van dien. Ook werd door automobilisten wel eens geprobeerd om achter een bus of tram te rijden, waarna ze de dichtgaande slagboom niet meer konden ontwijken. Een klein aantal gevallen was te wijten aan onoplettendheid van de tram- of busgeleider. Tenslotte is het ook eens voorgevallen dat een tram met defecte remmen de slagboom afreed.

Hoewel het systeem goed bedoeld was, bleken de herstellingen elkaar in snel tempo op te volgen. Wellicht daarom heeft men nu beslist om de slagboom weg te laten. In elk geval zal het probleem van doorrijdende auto's toch wel dra opgelost zijn, wanneer er weer langs het gerechtshof naar het Marie-José plein kan gereden worden.

Nu we toch over slagbomen bezig zijn : tussen het domein van Raversijde en Middelkerke zijn twee soortgelijke slag-bomen aangebracht, die echter nog niet gewerkt hebben. Vermoedelijk zullen ze gebruikt worden wanneer men ter plaatse de Zeedijk zal vernieuwen. In elk geval zijn deze beter verlicht dan de slagbomen van de vorige generatie, die je soms in het donker niet kon zien

• Zomercampagne Kusttram

De zomercampagne van de Vlaamse Kusttram biedt ook deze zomer een leuke tramrit aan in combinatie met een attractie of evenement.

Bovendien rijden er ook een aantal speciale thematrams. De dienstregeling van deze thematrams zijn afgestemd op de afvaarten van de Seastar, de Yzerstar, de Weststar of de Euro-Line.

De frekwentie bedraagt 6 trams per uur/per richting tussen Knokke en De Panne/Adinkerke v.v. (tussen +/-8 en +/-21 uur)



In ons vorig nummer maakten we melding van autobussen op de Oostendse Luchthaven. Van links naar rechts de 252 (ex 5598), 251 (ex 5542) en 250 waarschijnlijk ex NMVB, later De Lijn en tenslotte bij de TEC Hainaut beland. Dit is een Leyland-Jonckheere uit de reeks 5015-5039 en geen gelede autobus zoals verkeerdelijk vermeld. Luchthaven Oostende, 27 maart 2002. Foto : DeeJay.

• Avondlijn Brugge

Nog geen 15 maand na de overname van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, door De Lijn, voor het Vlaamse landsgedeelte, lanceerde deze op 29 maart 1992, in samenwerking met de Stad Brugge, een pilootproject voor een totaal nieuw concept voor het stadsvervoer per bus.

Ter gelegenheid van de evaluatie hiervan in 1994, werd de Avondlijn gelanceerd. Brugge werd in drie segmenten ingedeeld : Zuid, Noord en Oost. Deze drie avondlijnen volgden eerst een vast traject tussen het Station, 't Zand, Markt en Biekorf om vervolgens de klanten naar hun bestemming in één van de

Brugse deelgemeenten te brengen. Dit gebeurde via een reisweg bepaald door de chauffeur, afhankelijk van de diverse bestemmingen. De reisweg kan dus variëren, zgz. vraagafhankelijk busvervoer, maar met een vast ophaalcircuit in het centrum. Tot voor kort was de allerafste avondlijn voorzien om 23 uur, met vertrek aan het station richting binnenstad.

Sinds vorige week werd deze Avondlijn gevoelig uitgebreid en zijn er nu vanuit het Brugse stadscentrum ook nachtbussen naar de aangrenzende gemeenten Jabbeke, Zedelgem en Oostkamp. Om het uur wordt een bus voorzien van het 't Zand te Brugge. In de periode van 1



Deelnemer aan de autobusoptocht bij Statcars is de 48 van Cannaeerts. Lommel 10 mei 2002. Foto : Luc Couscheir.

juli tot 15 november is er op maandag, dinsdag, woensdag, donderdag en zondag telkens een bus om 21:08, 22:08, en 23:08. Op vrijdag en zaterdag is er ook een avondlijn naar deze drie gemeenten om 00:08 en 01:08. In juli en augustus is er op vrijdag en zaterdag ook nog een nachtbus om 02:08.

Net zoals voor de andere avondlijnen wordt de reisweg door de chauffeur bepaald, afhankelijk van de juiste bestemmingshalte.

Deze extra nachtservice kost niets extra's. Dit nieuwe nachtbusproject loopt tot 15 november voor de bediening van de randgemeenten Jabbeke, Zedelgem en Oostkamp. Na deze proefperiode zal De Lijn evalueren en bijsturen waar nodig.

• **Trammelant**

Traditiegetrouw wordt tijdens het eerste weekend van de maand augustus in de kustgemeente De Haan, TRAMMELANT georganiseerd.

De editie van dit jaar ging door op 3 en 4 augustus.

Naast de traditionele ritten met historisch trammaterieel, was op het kopspoor naast het onlangs gerestaureerd tramstation van De Haan, de elektrische NMVB motorwagen 9004 uit het Buurtspoorwegmuseum van Schepdaal te zien. Deze motorwagen, voordien nummer 4, is de oudste nog bestaande elektrische tram in België. Alhoewel gebouwd in 1894 door de Cie. Verhaegen, werden de windschermen pas in 1908 aangebouwd, en kreeg hij dus toen zijn huidig uitzicht. De luchtrem kon enkel gebruikt worden indien een aanhangrijtuig met compressor aangekoppeld was.

De tramritten gingen door op zaterdag, vanaf De Haan (Loskaai) naar de lus Zwarte Kiezel en terug naar De Haan station, met de motorwagens type SE 9093, en S 9123, met 2 open zomerrijtuigen (baladeuses) 8816 en 8853.

Aan het tramstation had de vereniging TTO een stand opgericht voor de verkoop van boeken.

E.G.

MUSEA

• **Autobusrally**

Op 5 mei vierde reisbureau Staf-cars uit Lommel zijn 50^e verjaardag. Dat we dit evenement, georganiseerd door een zuiver autocarbedrijf, hier te berde brengen heeft te maken met het feit dat er diverse "oude" stads- en streekbussen in de optocht meereiden. Zo waren er diverse Belgische, Oostenrijkse, Zwitserse, Duitse en zelfs een Zweedse spoorwegbus van de SJ te zien. Vanuit het museum Groenenhoek was benevens de NMVB 1216 en 2750, ook de Automiesse-Desot 48 van Cannarts present.

• **Opendeurdagen Casteau**

Op 22 en 23 juni hielden de vrienden



De Tec Hainaut kocht enkele hybride autobussen over van het Gemeentevervoerbedrijf Dordrecht. Stelplaats Casteau, 23 juni 2002. Foto : Luc Couscheir.

van Bus & Cars in de stelplaats van Casteau hun jaarlijkse opendeurdagen. Als thema kozen ze dit jaar voor "25 jaar A120". Naast de NMVB hadden ook de MIVB, MIVG, STIC, STIL, STIV en meerdere pachters dit autobusmodel rijden. Enkel in Antwerpen (MIVA) werd deze autobus niet aangekocht. Ook in het buitenland werden meerdere exemplaren in dienst gesteld. Merkwaardig feit is wel dat het model is afgeleid vanuit een plan dat werd opgesteld door de NMVB. Ook Jonckheere had als eerste constructeur reeds diverse reeksen geleverd. Vanaf 1977 ging dit model het openbaar vervoer in België beheersen, vanaf 1980 kwam ook de A120P voor de pachters (met de ronde voorruit).

De laatste exemplaren werden geleverd

begin jaren 90. Tezamen met de gelede versie AG280 verlieten ongeveer 2500 exemplaren de fabriek van Van Hool te Koningshooikt.

L.C.

BUITENLAND

• **Nieuwe trolleybussen**

Op 22 juni werd een eerste nieuwe gelede trolley AG300T voorgesteld aan de inwoners (en andere belangstellenden) van Solingen. Van Hool is ook druk doende met de aflevering van nieuwe trolleys voor Esslingen (in de buurt van Stuttgart) en 30 stuks voor het Oostenrijkse Salzburg.

L.C.



Een andere opmerkelijke deelnemer is deze Zweedse spoorwegbus van de SJ. Lommel 10 mei 2002. Foto : Luc Couscheir.

Verenigingsnieuws

MAANDELIJKSE PROJECTIEAVONDEN

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

23 augustus 2002 : **MIVA, 2^e helft der jaren '70** (Bob Boogaerts). Gevarieerde diaprojectie.

27 september 2002 : **De Buurtspoorwegtram in Limburg** (Hubert Van den Bergh). Oude en minder oude foto's, op computer ingescand en met een LCD-projector op het scherm gebracht. Alle lijnen die er in Limburg geweest zijn komen aan de beurt.

25 oktober 2002 : **Beelden van de NMVB in de jaren '50** (Frits van Dam). Een dubbelprogramma, gebracht door een van de Nederlandse film- en foto-amateurs, die reeds in de jaren '50 actief was. 16mm-films worden vertoond van de biëncampagne in Tienen, de normaalspoortramlijn Poulseur-Sprimont en de stadstram in Verviers. Verder worden er foto's geprojecteerd van trams in de provincie Antwerpen.

22 november 2002 : **Jaarlijkse diaverkoop**, met als spelregels :

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

Brussel (20.00 uur, vergaderzaal Anneessens, ingang Fontainasplein)

13 september 2002 : **Namen - Givet** (Luc De Coster). Een trein-

rit door de Maasvallei van Namen naar Givet, was, en is nog steeds prachtig. De dia's geven beelden van 1980 tot nu.

11 oktober 2002 : **Luik** (Luc De Coster). Rit door de provincie Luik met bussen van de NMVB en later de TEC in de periode van 1980 tot nu.

8 november 2002 : Fotokijkavond.

13 december 2002 : **Brabant** (René Stevens). Rondrit met de Brabantse Buurtspoorwegtram in het begin der 70-er jaren, met de nadruk op de tramlijn naar Leerbeek die dit jaar (al !) 30 jaar verbust is, en waarvan de film Lk nu ook verdwenen is.

Brugge (De Londres, 't Zand 15b, Brugge)

Elke eerste zaterdag van de maand om 14.00 uur bijeenkomst in gezamenlijk initiatief van TTO-Noordzee, NVBS/Vlaanderen en Vebov.

AGENDA

1. Viering 100 jaar elektrische tram in Antwerpen

Op zondag 8 september (Open Monumentendag in Vlaanderen) is het net 100 jaar geleden dat de eerste elektrische tram reed in Antwerpen. Om dat te vieren wordt door De Lijn, in samenwerking met het Vlatam, een historische tramstoet georganiseerd. Het rijvaardige historische Antwerps stadstrammaterieel rijdt om 13h00 van het museum Groenenhoek, via tramlijn 8, naar de Leopold De Waelplaats. Het materieel blijft daar een ganse namiddag opgesteld op het plein voor het Museum van Schone Kunsten. Om 18h00 vertrekt de tramstoet terug naar Groenenhoek.

2. Opendeurdagen in de stelplaats van Burdinne

Tijdens de Waalse Open Monumentendagen op zaterdag 7 en zondag 8 september kun je een bezoek brengen aan de voormalige tramstelplaats van Burdinne (provincie Luik, tussen Hannut en Namur), waar de vereniging TTA een deel van haar tramcollectie heeft ondergebracht. Op de enkele meters spoor voor de locomotiefloods kun je dan ook de ART.50 in actie zien. Te bezoeken van 10 tot 18h00. Geleide bezoeken om 10, 12, 14, 15 en 16h00.

3. Uitstap Autobussen Penning (St-Vincent)

Op 21 september brengen we, in samenwerking met onze Waalse collega's van de vereniging Bus & Car, een bezoek aan de firma Penning Transports s.a. te St-Vincent (tussen Florenville en Etalle) in de

provincie Luxemburg.

Deze firma heeft in haar wagenpark een aantal minder courante bustypes. In de loop van de dag maken we een aantal fotoritten met enkele van deze bussen, nl. met een Van Hool A120P met helemaal achteraan geplaatste uitstapdeur (achter de achteras), met een gelede Volvo-bus en met een Jonckheere Transcity in driedeurs-uitvoering. We maken daarbij een grote toer via o.a. Neufchâteau, Martelange, Arlon, Athus, Longwy, Virton, St-Vincent, Florenville, Gedinne en Daverdisse.

Vertrek te Libramont om 9h00. Einde van de uitstap te Libramont omstreeks 17h30 à 18h00.

Deelnameprijs : 15 €.

Omdat de regio die we doorkruisen niet echt bezaaid ligt met bistro's is het aangewezen om zelf een lunchpakket mee te brengen.

4. Afscheid van de enkelgelede BN-kusttrams.

Op termijn zal De Lijn al haar kusttrams (met uitzondering van het prototype 6000) uitrusten met een middenbak. De oorspronkelijk enkelgelede BN-trams worden hierdoor allemaal omgevormd tot dubbelgelede trams. Het is onze bedoeling om volgend voorjaar een fotorit te organiseren met enkele van de op dat ogenblik nog als enkel gelede rondtoerende exemplaren. Meer details in ons volgend verenigingsnieuws.

VERSLAG

Afscheidsrit van de LAG autobussen

Een vijftiental leden van VeBOV en Tram 2000 waren op 29 juni 2002 op het appel om deel te nemen aan een speciale rit met de LAG autobussen reeks 5971-5996. In dienst gekomen in 1985 zijn dit momenteel de oudste autobussen in entiteit Limburg. Zij waren vooral actief vanuit de stelplaatsen Lanaken en Maaseik langs de Maaskant. Op die manier konden men ze ook in het Nederlandse Maastricht ontmoeten.

De autobussen werden als type LAG 450 AI gebouwd in de Limburgse fabriek te Bree. Van voornoemd type werden slechts 27 stuks geproduceerd, 26 voor de NMVB, later De Lijn en het prototype dat zijn rondjes ging rijden in het noordoosten van Nederland, bij één van de laatste zelfstandige vervoerders, Pieper Tours uit Nieuw-Schoonebeek.

Momenteel is er reeds één bus definitief buiten dienst (5985) en is de 5973 dienstig als dienstwagen haltepalen en de 5987 uitgeleend aan pachter VBM. Een groot gedeelte van de

autobussen is opgeborgen in de door De Lijn verlaten stelplaats van Koersel. Nog enkele exemplaren zijn aanwezig in Hasselt, Kinrooi en Lanaken. De afscheidsrit bracht de deelnemers met de 5986 vanuit Hasselt via Koersel, Beringen, Tessen-derlo en Stamprooy naar Kin-

rooi. Daar werd van bus gewisseld en met de 5976 ging het via het Maasland naar Lanaken. Vandaar ging het tenslotte met de 5983 naar Maastricht en Genk terug naar Hasselt. Met speciale dank aan Walter voor de reisweg prospectie, Bart voor zijn vakkundig chauffeur-

schap, Bob voor de contacten met De Lijn en last but not least, de directie van De Lijn Limburg voor de welwillende medewerking en service. Alle autobus freaks op post op zaterdag 21 september bij pachter Penning.

Lezersforum

Artikel over de brusselse lijn 81

- Deze lijn bestaat nog steeds in tegenstelling van wat het artikel laat vermoeden. Zelfs bij de voorziene herstructurering van het brusselse tramnet, is het lang nog niet zeker of deze lijn zal verdwijnen.
- Voorts is sprake dat de lijn het zo'n 35 jaar heeft volgehouden... Het lijnnummer 81 werd reeds voor de eerste keer gebruikt op 1 mei 1914 voor het traject Bockstaelplaats - Tervuurse Poort en is sindsdien meerdere malen verlengd en terug verkort aan beide uiteinden, maar het basistraject bleef steeds hetzelfde. Het huidige traject is Heizel - Bockstael - Noord - Zuid - Montgomery.
- Tenslotte wordt gevraagd of een Brusselaar opheldering kan geven over de afschaffingsdatum van het baanvak Meudonsquare - Montgomery : dit is 15 februari 1975.

Met beste groeten,

Stefan Justens

Tot ziens, lijn 81?

Graag wil ik reageren op het verzoek van Bob Morren aangaande de toelichtingen van z'n historische foto's.

Of de lijn al dan niet binnenkort verdwijnt is op dit moment nog niet uitgemaakt, feit is dat de lijn er reeds 88 jaar op zitten heeft.

Op 1/5/1914 ontstaan tussen (Laken Gemeentep. (Bockstael pl.) en de Tervuurse poort, heeft de lijn een aantal verleggingen, verlengingen en inkortingen gekend.

Hoe was de toestand van materieelinzet van lijn 81 in de periode 1973-75?

Voor de tramliedhebber wellicht de interessantste lijn van de MIVB.

Tot de vakantiedienstregeling van 30.6.73, reden er op ma-vr, behalve 5000-en en 7000-en in

de ochtendspits 4 standaardwagens met bijwagen, waarvan meestal één 1600+600-stel. Het waren de laatste standaardwagens die de MIVB nog dagelijks inzette. Lijn 55 en 62 hadden hun standaards kwijtgespeeld op 11.05.73. Bovendien reed er op lijn 81 één ochtenddienst met 'n 4000 en in beide spitsen was het prototype 7500 (ex7501) aanwezig. Bovendien waren er bij de 5000-en nog een heleboel varianten. Behalve de gemoderniseerde 5006-5018-5020-5021-5023 waren de 5001 en 5016 niet conform met de basisreeks.

De 81 had op dat ogenblik 3 stelplaatsen, hoofdstelplaats was Woluwe, terwijl de Koningslaan slechts 2 diensten verzekerde en de Renbaanlaan enkel de diensten van het prototype 7500. De lijn was van maandag tot zaterdag uitgebaat met ontvanger, 's avonds en gehele zondag in éénmansdienst en met 7000-en. 7500-en van de nieuwe reeks deden in deze periode reeds een schuchter optreden tijdens de weekends met grote Heizel-activiteiten, dit vanuit de Renbaanlaan en de Koningslaan.

Tijdens de vakantieperiode 1973-74-75 en 76 was de lijn dagelijks met 7000-en uitgerust, soms aangevuld met een enkele dienst 5000 ma-vr overdag.

Vanaf de winterdienst 1973/74 reden in de ochtendspits nog enkel vier 1600+600-stellen. Het prototype 7500 zou in de loop van deze winterdienst ook buitendienst worden gesteld, om aangepast te worden aan de reeks 7501-7598. De Koningslaan die de 4000-dienst verzorgde in de ochtendspits zou het nog uithouden tot begin april 1976.

De 5006 en 5023, die ook uitgerust waren voor éénmansbediening werden de periode 1972-76 enkel nog met ontvanger uitgebaat.

Na het verdwijnen van het vak Montgomery sq.-Meudon pl. op

15 februari 1975 bleef er nog één 1600-600-stel in de ochtend over. (De laatste bijwagendienst verdween op juni 1975). Deze inkorting kwam 14 dagen na de verlenging van de premetro-as lijn 5. (stations George Henri - Montgomery en Boileau).

In de planning 1972-73 voorzagen bij deze indienststelling ook de verbussing tussen Montgomery en het Zuidstation, later zou Merode (toen nog beter bekend onder Tervuurse Poort) het eindpunt geweest zijn.

In 1986 kwam de verbussing van Montgomery en het Zuid nogmaals tersprake, de reacties van de gebruikers bleven niet uit, toen werd geopteerd om andere trajecten te laten verdwijnen.

In de winterdienst 1974/75 ontstonden er door de verlengingen van de lijn 32-102 en 103 en het voortijdig buitendienststellen van enkele 5000-en materieelstekorten, waardoor ook lijn 81 getroffen werd. Diensten van 5000-en werden vaak door losse 1600-en vervangen. 1500-en reden in deze periode voor het eerst en zeer uitzonderlijk ook wel eens op lijn 81.

«Tweemens» 9000-en kwamen, zij het dan zeer sporadisch nog wel eens op deze drukke lijn.

Raf Bonte

Het was inderdaad wat kortzichtig om lijn 81 maar 35 jaar te geven. Ik had er het basiswerk "Geschiedenis van het openbaar vervoer te Brussel" op kunnen naslaan om te weten dat lijn 81 al veel langer had bestaan. Ik heb dat nogal onhandig geassocieerd met mijn eerste contacten (lang voor mijn foto's in RR!) met die lijn en vooral met mijn fascinatie voor haar 5000-en.

Ondertussen kan ik, dankzij de reactie van Stefan Justens en Raf Bonte, mijn archiefje alweer wat completer en exacter maken.

Bob Morren.



PCC 6218 vanuit Mittenwalde op terugweg naar Gent. Antwerpen, Boomssteenweg 2 juli 2002. Foto : Luc Couscheir.



Tijdens de opendeurdagen in Casteau stond deze demo NEW A330, bestemd voor de Verenigde Staten, voor de stelplaats. Casteau 23 juni 2002. Foto : Luc Couscheir.



Op 11-7-02 beweegt de .5185 zich langzaam over de Oosterweelbrug in de Antwerpse haven. Niet alleen de brug maar ook het wegdek moet hier over een halve kilometer "gedeeld" worden met het wegverkeer, wat wisselijk wordt opgehouden tijdens de doorrit. Aan de blijkbaar nog goede conditie van deze zware zesasser is niet te zien dat zijn laatste rit heel nabij is... Foto : Erik Heylen.



Een uniek exemplaar is dit prototype LAG Al 450 dat in noord Nederland rijdt bij Pieper Tours. Coevorden, 8 september 1989. Foto : Luc Couscheir.