



RAIL-REVUE

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

Eenentwintigste jaar – Nr. 4

Okt. – Nov. – Dec. 2006

ISSN 0773-0713

Afgifekantoor: 2610 Wilrijk 1

P208887



EDITORIAAL

Woordje van het VeBOV-bestuur

Het VeBOV-bestuur wenst Bob en Johan hartelijk te danken voor hun inzet naar aanleiding van de viering van 30 jaar VeBOV. Meer dan 70 deelnemers kwamen genieten van herinneringen, een verzorgde receptie en een avondrondrit met twee museumtrams. Op een tafel in het tram- en autobusmuseum konden de aanwezigen oude foto's, krantenknipsels en artikels inkijken met betrekking tot 30 jaar verenigingsleven. Er werd een korte toespraak gehouden om de stichters te bedanken en te herdenken. Ook werd Dhr. Erik Keutgens bedankt om het ter beschikking stellen van de locatie en de trams. De talrijke aanwezigheid van de VeBOV-, MOBOV- en Vlatamleden laat ons besluiten om de wil te hebben om verder te werken en ervoor te zorgen dat de geschiedenis en de actualiteit rond het openbaar vervoer regelmatig wordt gepubliceerd. Aan allen een oprechte dank voor het vertrouwen en de bewezen diensten.

Het bestuur: Alain, Luc en Raf

Ledenbijdrage 2007

Traditioneel kan U in dit laatste nummer van 2006 een oproep vinden voor Uw bijdrage voor volgend jaar. Ook dit jaar zijn we er toch maar in geslaagd om U op de hoogte te houden van het openbaar vervoer in België en omgeving. We hopen dat ook in 2007 te mogen voort zetten en U dan ook verder te mogen dienen.

Ondanks dat de Algemene Ledenvergadering ons de toelating gaf om gelet op de levensduurtestijging het lidgeld met één schamele euro te verhogen, willen we dit nog niet toepassen. Toch nog maar eens onze traditionele smeebede om het bijgevoegde overschrijvingsformulier te vervullen met uw persoonlijk lidnummer en juiste adresgegevens. Zeker wanneer een ander persoon Uw bijdrage overmaakt is het voor ons anders een hele heksentoe om te achterhalen wie nu betaald heeft. Alle nodige inlichtingen vindt U op blz. 19 bij het verenigingsnieuws. Noteer alvast voor volgend jaar de Algemene Ledenvergadering, dit jaar einde maart te Gent, met een bijbehorende tramrit. Mogen we tevens ook nu reeds een oproep doe tot kandidaatstelling voor ons bestuurs- en redactieteam. Tenslotte wensen U en uw bekenden alvast een aangenaam en voorspoedig 2007.

Tramronddrit PCC 7001 op zaterdag 6 januari 2007

Op zaterdag 6 januari 2007 rijden wij met de PCC 7001 een rit op diverse lijnen van het Antwerpse tramnet. Het vertrek is voorzien te 13u00 aan Astridplein kant Centraal Station (wachtspoor). Het einde is voorzien omstreeks 17u00 op dezelfde plaats. Talrijke fotostops en enkele verrassingen staan op ons programma. Meerijden kan door 10 euro per persoon over te maken via onze VeBOV-rekening 000-0466768-04, met vermelding "tramronddrit 6 januari 2007".

INHOUD VAN DIT NUMMER

Werkten mee aan dit nummer:

Editoriaal	2	Jacques Cohn
De Gentse tram in de jaren '50 – '60 (deel 1)	3	Luc Couscheir
Lezersreactie	7	Luc De Coster
Toespraak 30 jaar VeBOV	7	Eddy Geuvels
NMBS	8	Erik Heylen
De Lijn – Antwerpen	10	Bob Morren
De Lijn – Oost Vlaanderen	15	Alain Janmart
De Lijn – West Vlaanderen	15	Noël Suys
MIVB	15	Rudy Van Iseghem
We zullen het gemeten hebben	18	
Autobusnieuws	18	
Verenigingsnieuws	19	

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

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

Redactie: Luc Couscheir, Erik Heylen en Rudy Van Iseghem. **Secretariaat:** Raf De Landtsheer, Gentweg 8 te 9940 Evergem.

Lidgeld 2004: België 18 Euro, Buitenland 21 Euro.

België: Rekening Bank van de Post 000-0466768-04 van de v.z.w. VeBOV, Edegem.

Andere Europese landen: door middel van in Euro uitgeschreven Eurocheques, te richten aan hoger vermeld secretariaat.

I BAN BE 10 0000 4667 6804 – BIC BPOTBEB1

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

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

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

Inzenders blijven verantwoordelijk voor de door hen ingezonden artikels.

De Gentse tram in de jaren '50 - '60 (deel 1)

We beginnen ditmaal aan een reeks van beelden uit de goede oude tijd van de drieassers op de Gentse stadslijnen, gevolgd door de tweeassers op de buitenlijnen van de NMVB.

Foto 1:

We zijn in januari 1959 en zien de 301, het prototype van alle Gentse drieassers, op de toenmalige lijn 8 (St. Pietersstation – Sterre) zijn eindlus vóór het station bereiken. Deze wagen heeft nooit een filmkast gekregen: hij reed tot de afschaffing van lijn 8 met een blauw gekleurde blauwe schijf, getooid met een groot cijfer 8.

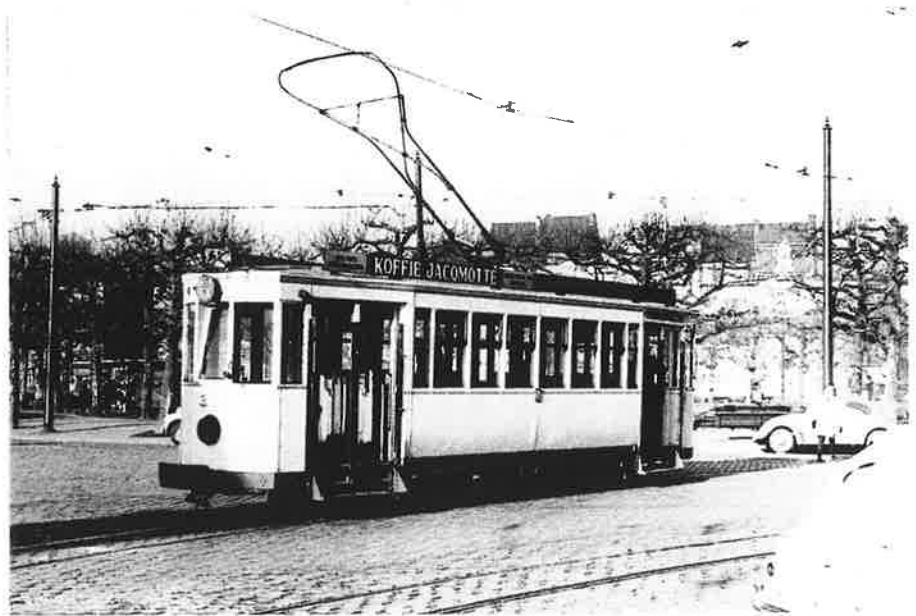


Foto 2:

Dezelfde motorwagen, in mei 1962, tijdens het beugeldraaien aan het spitse eindpunt Sterre, in het midden van de Kortrijksesteenweg.

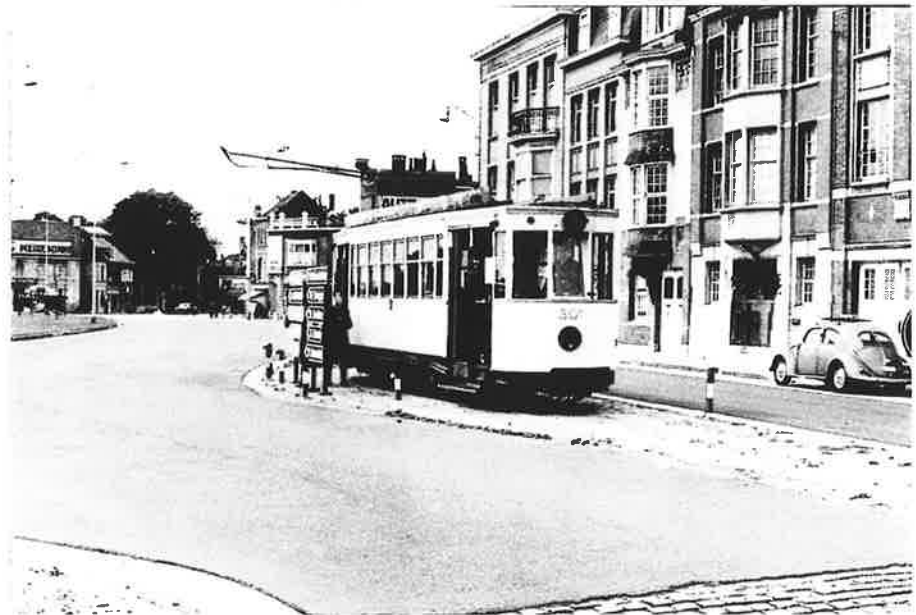


Foto 3:

Motorwagen 305 (reeks 302-315), eveneens bij het beugeldraaien aan het eindpunt Van Beverenplein van lijn 1, lijn die destijds een heel andere reisweg volgde dan heden.

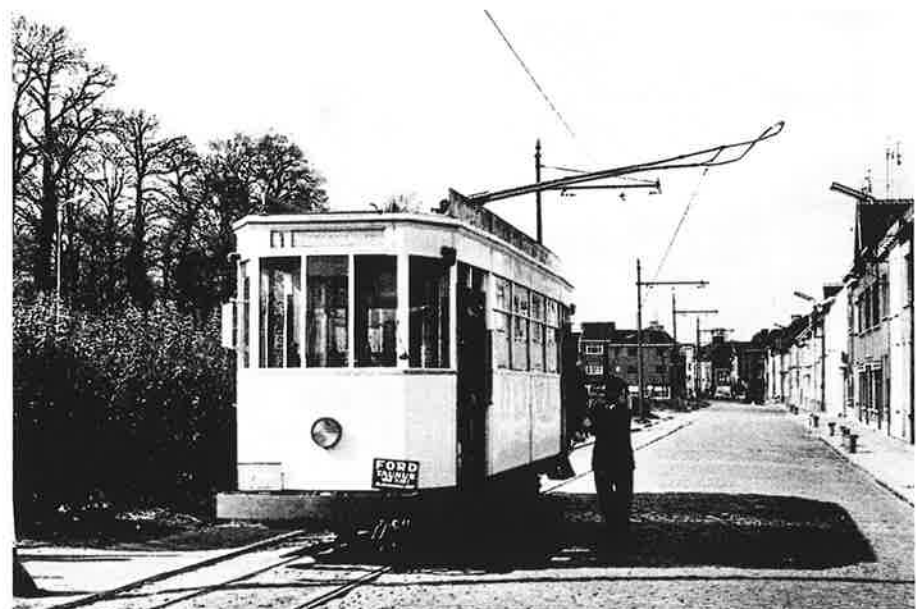


Foto 4:

In januari 1969 is er druk tramverkeer op de Korenmarkt. Links motorwagen 328 naar Medo (een wagen van de reeks 316-330, die remslangen voor het meenemen van een bijwagen had gekregen); rechts de 312 met bestemming Moscou. Er bestonden toen tramlijnen met een wel heel "lange" reisweg, zoals Gent – Moscou of de Naamse lijn 8, die naar "Belgrade" reed!

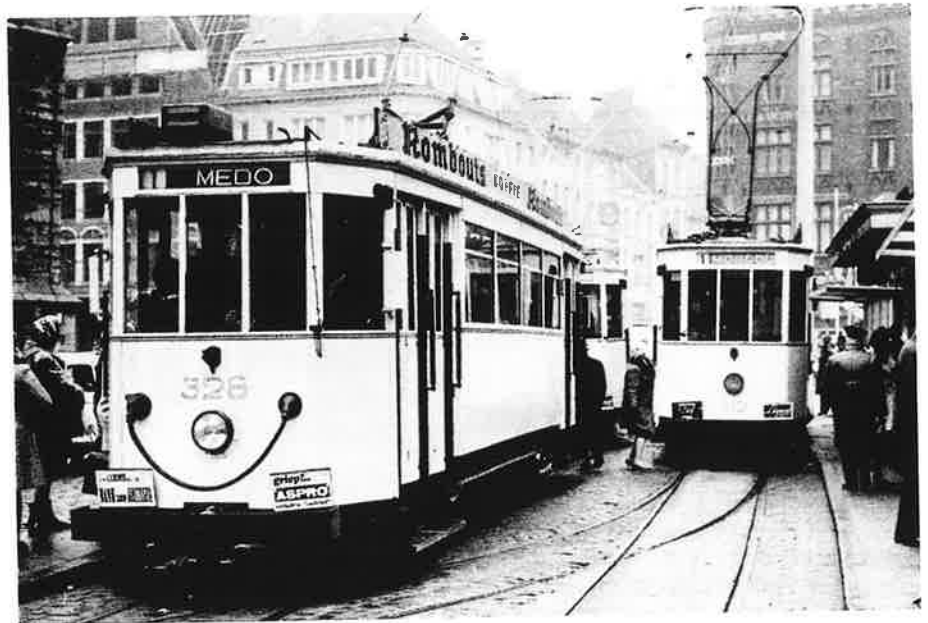


Foto 5:

Een spitsuurstel (320 + 56 + 60) Melle – St. Pieters nadert het station langs de Bijloke in september 1969. Op het spitsuur nam lijn 20 (lijnfilm wit) twee bijwagens mee en reed vanaf Arsenaal langs de toenmalige lijn 2 door tot aan het St. Pietersstation.

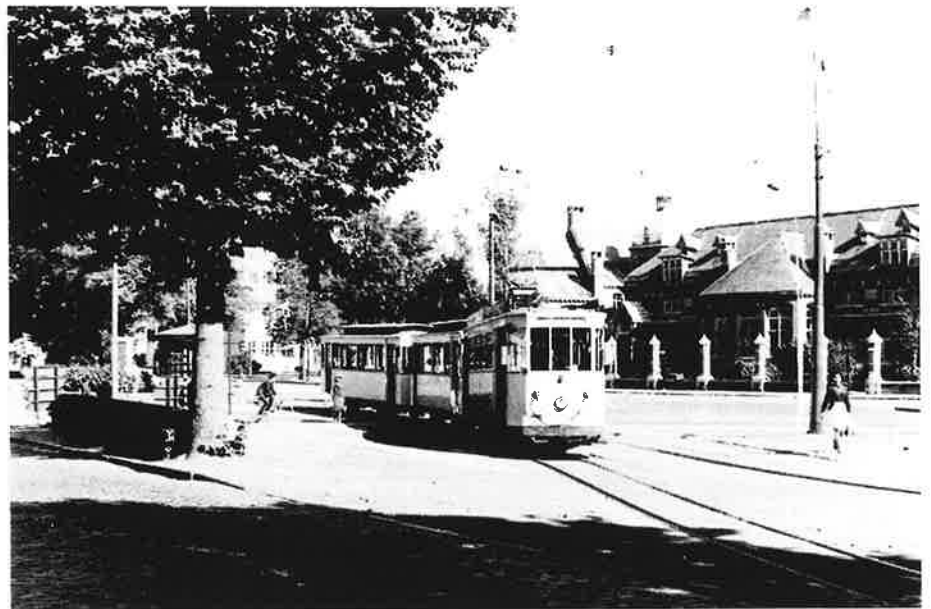
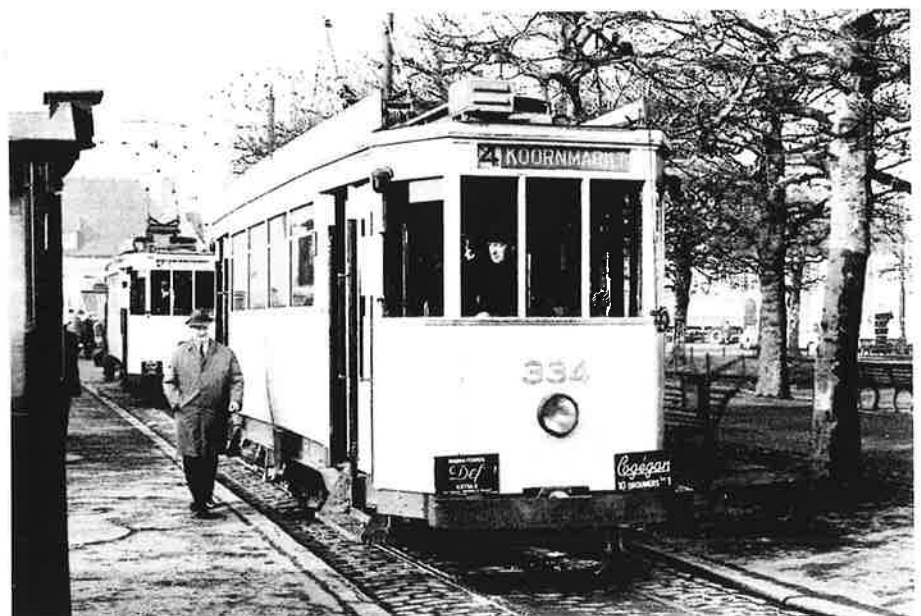
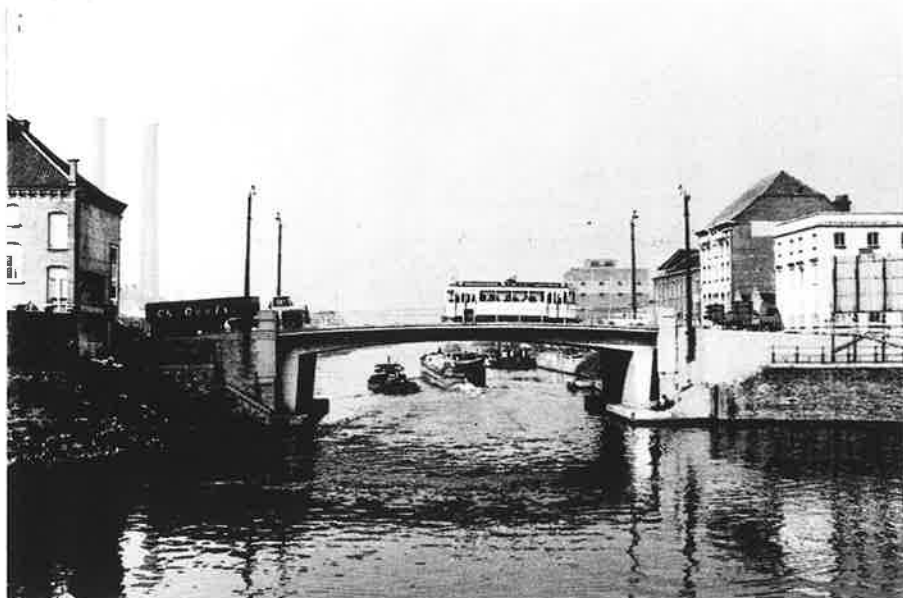


Foto 6:

We zien hier het eindpunt van meerdere lijnen aan de tramlus op het Maria-Hendrikaplein. Vooraan de 334 op de korte versterkingslijn 4 doorstreept (St. Pieters – Korenmarkt), lijnfilm rood), gevolgd door de 337 op lijn 2 St. Pieters – Arsenaal, met een witte lijnfilm. Januari 1969



**Foto 7:**

Een fraaie Gentse waterpartij in oktober 1965: motorwagen 368 op lijn 3 kruist de Leie op zijn weg tussen de Dampoort en het stadscentrum

**Foto 8:**

We schrijven december 1967, en ook in Gent is het winter geworden. De 317 is zopas vanaf zijn eindpunt in Melle een slag op lijn 20, richting Arsenaal, gaan rijden. Er lag hier een enkelsporig baanvak langs de hoofdweg Aalst – Gent. Men was blijkbaar vergeten de lijnfilm op “Arsenaal” te draaien, tenzij de bestuurder de oplossing had gekozen, de film in één richting op “Melle” te laten staan en in tegenovergestelde zin op “Arsenaal”.

**Foto 9:**

Januari 1968. De winter toont nu echt wat hij kan. De Kon. Elisabethlaan tijdens een sneeuwbus, met het station op de achtergrond. De moedige – en wellicht half bevroren – bestuurder van motorwagen 324 spaart geen moeite om de reizigers, ondanks alle winterperikelen, naar het stadscentrum te brengen.

Foto 10:

April 1968. De autosnelweg Antwerpen – Gent (toen nog E3 genaamd) wordt gebouwd. Wij zien motorwagen 321 op lijn 2 de Brusselsesteenweg in Gent-brugge volgen en onder een voorlopig aangelegde buisleiding doorrijden.



Foto 11:

Een half jaar later – in oktober 1968 en op dezelfde plaats – is de leiding weer verdwenen. Zij is vervangen door een dubbele betonnen pijler, gekroond met enkele meter autoweg. Op lijn 2 is ditmaal motorwagen 332 te zien.



Foto 12:

Even terug in de tijd, naar maart 1959. Aan het einde van de Vlaanderenstraat, richting stadhuis, zien wij de grijs geschilderde tweecassige werkwagen 173 met een platte wagon aan de haak. Ik kon mij toen niet weerhouden, de zich van niets bewuste automobilist te verwensen!

(wordt vervolgd)



Foto's en tekst: Jacques Cohn

Alle foto's: ©

Lezersreactie

Geachte redactie,

Ik wou graag reageren op de publicatie van de foto uit het archief van de Heer Cohn op pagina 3 van RR 3/2006 (foto 2) waarbij wordt gesuggereerd dat deze opname gemaakt werd in Hoboken. Mijn eerste indruk bij het bekijken van deze opname was dat ze gemaakt moest zijn op de Turnhoutsebaan tussen de Gallifortlei en de Lundenstraat of toch in de nabijheid van de Leeuwlandstraat in Deurne richting extramuros en dat het parkje op de achtergrond het Rivierenhof moest zijn. Immers noch de spoorvoering van, noch de bebouwing langsheen het traject van lijn 4 in Hobo-

ken dit is Zwaantjes Antwerpse-steenweg - Draaiboom - Antwerpsesteenweg Kioskplaats (ofte Dorpsplaats) werden in al die jaren ingrijpend gewijzigd. Zelfs het vernieuwde gedeelte van de Antwerpsesteenweg tussen Zwaantjes en Draaiboom blijft nog duidelijk herkenbaar op oudere opnames. Bovendien komt de versmalling en de boog naar links geenszins overeen met het eindpunt in Hoboken enerzijds zou richting stad de kerk (met parkje) zichtbaar moeten zijn of anderzijds richting eindpunt het toenmalige gemeentehuis. Bijgevolg kan het hier dan ook niet om een rijtuig van lijn 4 gaan maar vermoedelijk van een wagen op lijn 10. De rijtuigen van de lijn 10 Melkmarkt - Ter

Rivierenhof droegen een groen/wit koersbord.

Omtrent de bevestiging van de huizen kan ik uiteraard geen uitsluitel geven en enkel beamen dat het ter gelegenheid van een feestdag of een belangrijke gebeurtenis moet zijn geweest. Mogelijk kunnen nog andere lezers de opnameplaats lokaliseren en desgevallend mijn bewering bevestigen of ontkennen. Beste groeten, Eddy Cassiers

n.v.d.r.: Er wordt alvast door enkele "specialisten" verder gespeurd naar aanleiding van Uw reactie. Wellicht meer in ons volgend nummer.

Toespraak viering 30 jaar VeBOV

Beste mensen van VeBOV, Vlatam en Mobov,

Het programma van vanavond bestaat uit een rondrit van 19.30 tot 21.00 uur, daarvoor krijgt u een glas feestdrink en we zijn zonet begonnen met het eerste deel, de speech.

Vanavond zijn jullie uit drie verenigingen uitgenodigd en dit om twee redenen. Dit jaar bestaat VeBOV 30 jaar en we wilden daarom ook twee mensen in de bloemen zetten. We zijn helaas niet met duizenden in onze eerder eigenaardige vrijetijdsbesteding. Het is nochtans het meest interessante en plezierige hobby, maar alleen wij weten waarom...

VeBOV is gegroeid uit het nog oudere Amutra, een nog Belgische vereniging die ontstaan is in 1961 in het eerste tram-museum te Schepdaal. VeBOV is gestart met vijf lidkaarten, waarvan Roger Bastaens, Johnny Dobson, Freddy Geens en Eric Keutgens er één bezaten. Later zijn een aantal modelbouwers een eigen weg opgegaan in Mobov wat te begrijpen is omdat ze op een andere schaal bezig zijn, maar het doet ons plezier dat er vanavond Mobov-ers mee komen vieren. Nu komen de laureaten terug in de schijnwerper want we willen vanavond vooral een eigenaardig duo belichten die keihard pionierswerk hebben geleverd in het wereldje der fanaten van het openbaar vervoer. We willen hier ten eerste postuum eer bewijzen aan Roger Bastaens, nog gelukkig vertegenwoordigd door vriend en levensgezel Wim, en aan Eric Keutgens zonder wie we hier nu niet verenigd zouden staan.

Eric en Roger hebben het niet gemakkelijk gehad: Amutra was destijds Belgisch én erg Brussels getint, dat wil zeggen Francofoon en vaak rabiaat anti-Vlaams. Begin daar maar eens als Vlaming je positie in te nemen. Beide mannen hebben dat gekund en ze hebben zich zelfs weten op te werken tot echte

autoriteiten die torenhoog boven een aantal Brusselse charlatans stonden. Niet alle Brusselse vrienden zijn charlatans, laten we wel wezen!

De tandem Keutgens-Bastaens, of liever, Eric en Roger, was zo'n typisch duo van tegenpolen die elkaar perfect aanvulden. Tijdens hun toespraken over de stand van zaken bij het begin van de vergaderingen hing iedereen aan hun lippen. Roger was eerder het uitbundige type en wist door zijn onvergetelijk warme glimlach en zijn speciale humor een grote vriendenkring en een uitgebreid informatienetwerk rond zich op te bouwen en... menig stuurse depotchef in te palmen. Bovendien was Roger een begenadigd schrijver. Hij heeft "Tramleven", later "VeBOV Koerier" en nog later de Rail Revue een nieuwe, vlotte dimensie gegeven. Volgens ons lanceerde hij in zijn Tramleven de afkorting GPCC voor gelede PCC. Welnu, deze term werd ook regelmatig gebezigd in Brussel en Wallonië in plaats van de PCCA voor

articulée. GPCC: il faut le faire, monsieur Roger! Ik lees even een stukje voor uit een artikel in "Tramleven" d.d. 1974 over lijn E: ... en juist omdat die E zo weinig reed was het de moeite om erop te wachten. Eindelijk een foto van lijn E! De tram rijdt verder, je draait je om en je neemt weer een foto. Goed zo. Dan merk je dat de trolley ontspoort en meteen kaarsrecht omhoog gaat staan. De ontvanger komt buiten, kijkt omhoog en bromt iets van "de flesj es af". Instinctmatig grijpt hij naar de koord, maar die is er niet. Verwondering... "Ha, doe lei ze" en hij bukt zich om de koord van de grond op te

Foto rechtsonder:

Ceremoniemeester van dienst in het tram-museum was medewerker van het eerste uur Bob Morren. Jong en oud kon zijn herdenkingstoespraak die we hierbij publiceren, fel smaken. 23 september, foto Alain Janmart



rapen, maar dat betekent dat ze gebroken is. Ondertussen is de bestuurder erbij gekomen die ook ziet wat er gebeurd is. "Potverdoezje, dei koor es kapot, naa zemme goel!" Hij kijkt wanhopig omhoog en ziet het stukje koord aan de trolley bengelen, zes meter boven de grond... " en het verhaal gaat als een filmscenario à la Bastaens voort.

Roger ging vaak zelf echt op jacht naar de zeldzame foto of gebeurtenis. Een onmogelijk lijnnummer met slecht één rit in de ochtendspits te Charleroi: Roger, je had hem. Een kopbordwagen in de jaren zeventig op lijn 15 naar Mortsel: Roger, je had hem en de depotchef had je ook. Je had er nu moeten bijstaan, makker...

Eric is even erg – en dat is een compliment – fanaat in hart en nieren maar hij is eerder de exacte wetenschapper van de twee. Dat kan ook niet anders want hij heeft altijd aan-, nee in de bron gezeten. Dat bronwater heeft hij mogen drinken van zijn vader Frans Keutgens die een volbloed Buurtspoorwegman in zijn beroep én in passie was. Eric heeft dankzij zijn eerder voorzichtige maar nooit aflatende diplomatie in en buiten zijn job zich in enorme archieven kunnen verdiepen en de juiste relaties kunnen leggen. Dat moet nu eenmaal zo in ons land en het resultaat van zijn noeste, niet aflatende arbeid mag gezien worden: we

stàan erin!

Eric is steeds Eric gebleven en dat tijdens wilde tramritten in de federalisering van België: hier werden NMVB en de stedelijke vervoersnetten de Vlaamse Vervoersmaatschappij. Voor Eric geen probleem. Als kabinetmedewerker is hij blijven ijveren voor zijn levensdroom: een Vlaams Tram- en autobusmuseum.

Bovendien publiceerde hij talloze bijdragen en een aantal standaardwerken over de NMVB en het "100 jaar Antwerpse openbaar vervoer". Vooral dat laatste wordt nog regelmatig geraadpleegd maar dan noemen we dat naslagwerk meestal "De Bijbel" of "Het Evangelie". Dat zegt wel iets Eric, maar je bent er altijd bescheiden onder gebleven. We zeggen dat niet omdat het zo hoort in een dankwoord; het is ons al vaker opgevallen dat, wanneer iemand je belaagt om een historisch probleem eens en voorgoed op te lossen, je vaak zegt: "Ik weet het niet". Wanneer een bezoeker bij hoog en bij laag beweert dat er stoomtram op de Groenplaats heeft gereden geef je eerder een beleefd knikje dan ermee in heroïsche discussie te gaan. Zoiets siert de ware wetenschapper-diplomaat.

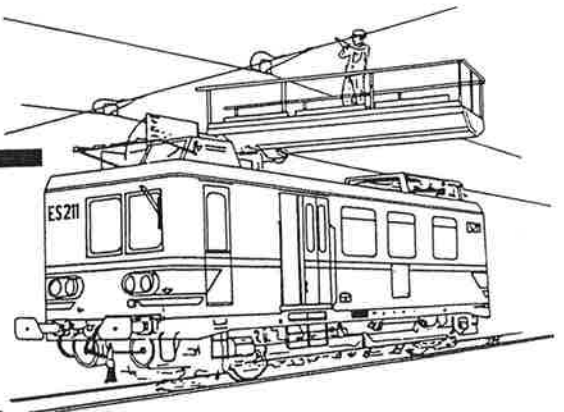
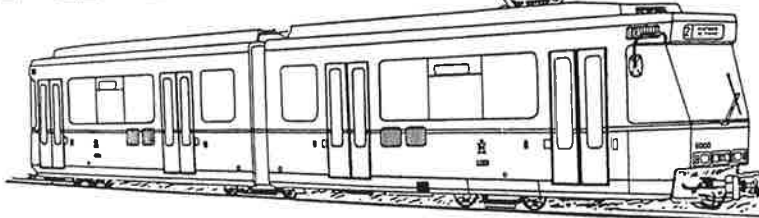
Eric, blij dat je hier wèl bent... en weer borg staat voor een aangename avondrit. Zetten we jullie twee dan alleen in de verf? Nee. Charles Smits is ook al decen-

nia lang op de kar -of beter, de bus- sprongen en ook zijn collectie op banden mag gerust een vergelijking met het buitenland doorstaan. Charles heeft het voor elkaar gekregen dat er bij onze bedrijven een mentaliteitswijziging is gekomen die in het buitenland al veel vroeger aanwezig was: een afgeschreven bus is per definitie geen schroot of kiekekot maar een museumstuk. Ook voor jou, beste Charles, een moment van dank!

Er zijn nog mensen die aan de weg hebben getimmerd. Zo heeft Staf Cuyt, een ancien uit VeBOV, de moeilijke evenwichtsoefening geprobeerd om een stijlvol uitgegeven magazine, de Rail Revue, toch financieel haalbaar te houden. In een klein taalgebied is dat niet gemakkelijk en de jongens van de huidige Rail Revue redactie en VeBOV bestuur onder huidige voorzitterschap van Alain Janmart nemen deze moeilijke taak nog steeds ter harte. Ook de Vlatam-nieuwsbrieven van Eric blijven nog steeds van een hoogwaardige kwaliteit. Onder ons staan vanavond ook die vele vrijwilligers die anoniem poetsen, kasdienst verzorgen, correspondent spelen, administratie doen en naar de post lopen. Die basis is altijd blijven bestaan.

Wim, Roger, Eric, Charles, Staf, Alain en wij allemaal: binnen tien jaar staan we hier zo terug hee! Ik dank U.

RAIL-ACTUEEL



NMBS

Reeks 27 MUX

In het vorig nummer melden we dat een aantal locs van de reeks 27 aangepast worden voor multiplexage. De eersten waren de 2730 en 2750 die men kan herkennen aan de vermelding "MUX" op de zijkant, onder het reeksnummer van de locomotief. Op de fronten ontbreken de stekkers en verbindingskabels. Met multiplexage kan men zowel in treinschakeling of in een trek en duwformatie rijden waarbij de impulsen voor het rijden via de sonorisatiekabel worden doorgegeven in plaats van met de klassieke kabels en stekkers zoals die voorkomen op locs van

de reeksen 23 – 26, 21 - 27, 11 en 12. Deze laatste enkel voor trek- en duwformatie. De locs van de reeks 13 werden reeds van bij de ingebruikname met MUX uitgerust. Een gedeelte van de reeks 27 (waarvan de eerste de 2742 was) zou langs één zijde uitgerust worden met een automatische koppeling om in combinatie met dubbeldeksrijtuigen M6 waarvan men nu eindelijk toch de stuurstandrijtuigen aan het bouwen is treinen te vormen.

Nieuwe dienstregeling

Vanaf zondag 10 december 2006 gaan er terug reizigerstreinen rijden tussen Virton en Arlon via Rodange en Athus op de lijnen 165 en 167. Voor een normale dienst is hiervoor geen extra materiaal

nodig. Nu staan de dieselstellen reeks 41 in Virton niet minder dan 1 uur en 56 min. stil bij aankomst vanuit Libramont. Men kan daarop de bijkomende kilometers naar Arlon gemakkelijk rijden in deze tijdsspanne. In de spits gaan er bijkomende P treinen vanuit Luxembourg stad rijden naar Virton en terug met CFL materiaal. Bijkomend worden er drie stopplaatsen heropend, namelijk Halenzy, Aubange en Messancy.

Terzijde even opmerken dat Athus een Belgisch station is maar sinds de invoering van het IC-IR plan van 1984 voor reizigers enkel nog te bereiken was vanuit het Groothertogdom. Uitzondering vormden de twee P-treinen Arlon - Athus en terug die nog tot 1987 werden gereden met een autorail 44 of 45.

Foto rechtsboven: HLE 2730 in het station van Adinkerke (De Panne) op 23 juli 2006. Op de zij-wand(en) staat de bijkomende vermelding "MUX".

foto: Noël Suys

ICT trein Lille - Oostende

Dit zomerseizoen was er een nieuwigheid met de rechtstreekse trein vanuit Frankrijk via Brugge naar Oostende. Deze dienst werd verzekerd met een tweespanningsstel reeks 441-490 (Deense neus). Er was een enkele rit op vrijdagavond vanuit Lille (Rijsel) richting Oostende. Op zaterdag en zondag was er telkens een heenrit 's ochtends en terugrit 's avonds. Opmerkelijk is wel dat er niet gestopt werd in het Franse Roubaix of Tourcoing, agglomeraties met toch een belangrijk aantal inwoners. In Kortrijk kwam de trein niet, deze reed via de directe boog van lijn 66/1. De gewone IC-C Oostende – Rijsel heeft met zes stilstanden 1u40 nodig voor dit traject.



Reeksen 22 – 25

De "oudjes" van de reeksen 22 – 25 deden nog steeds hun dienst voor de ICT treinen Turnhout – Blankenberge en Aarschot – Blankenberge via Mechelen. Voor de terugrit naar Aarschot was er 's avonds geen trein voorzien en reed bijgevolg na aankomst in Blankenberge leeg terug naar Aarschot. Deze gesleepte treinen reden enkel op werkdagen. In de weekeinden wordt de ICT Turnhout – Blankenberge gereden met Breaks van de reeks 300. Dit jaar werd deze ICT in Gent gekoppeld of ontkoppeld met de IC trein vanuit Essen en Berchem-Antwerpen om dan een geheel van vier stellen te vormen. Als anekdote even aanhalen dat er op de allerlaatste vrijdag (1 september) van de ICT Blankenberge – Turnhout een vertraging van 30 minuten was verzameld en toen werd gesleept door de 2344. Hoogstwaarschijnlijk was de voorziene 22 of 25 defect, en werd hij vervangen door een loc reeks 23.



ICT Essen – Berchem – Blankenberge

Deze treinen werden dit jaar gedurende de weekends gereden met de dubbeldeks M6 rijtuigen. Op werkdagen waren dit twee Breaks stellen reeks 300. N.S.

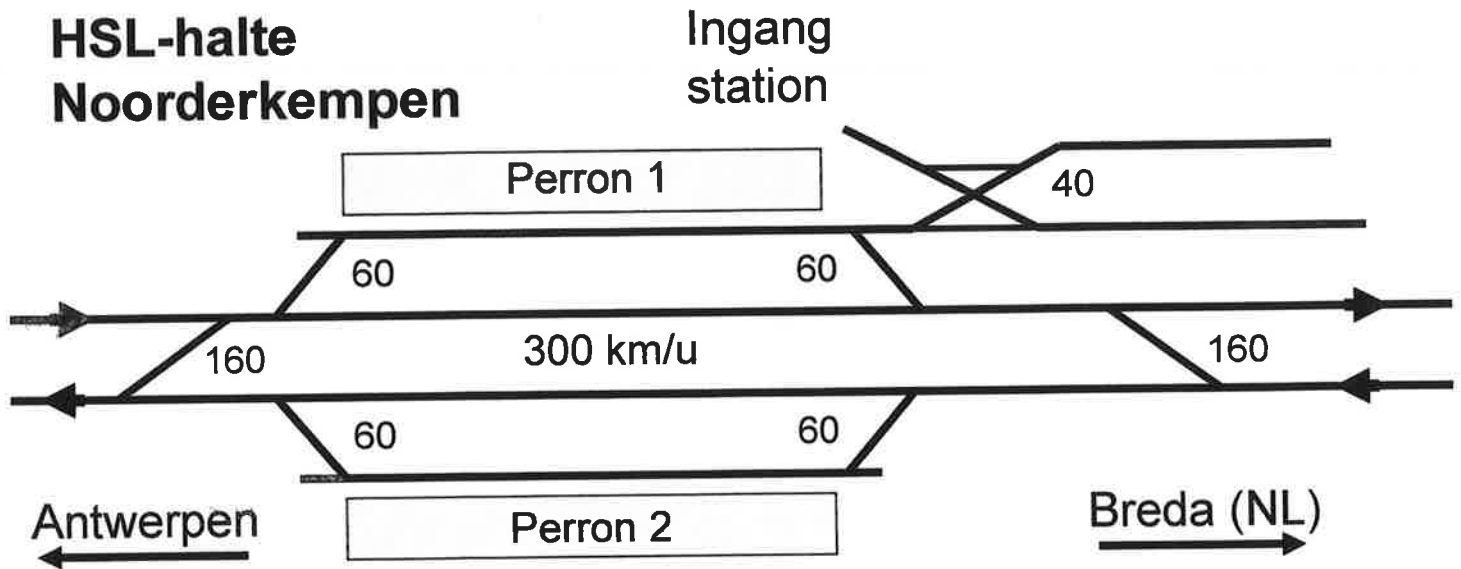
Foto rechtsmidden: Oudgediende 2224 is nog steeds paraat. Hier staat hij in de uitwijkbundel van Turnhout voor een sleep M4-rijtuigen als ICT naar Blankenberge.

foto: Noël Suys

Foto rechtsonder:

Door werken aan een overweg te Sinaai (zie volgende bladzijde) reed er ter vervanging van de treinen een buspendel. We zien hier de 2219 24 van de groep Waaslandia aan het station van Lokeren op 10 september 2006.





Overweg Sinaai lijn 59

Tijdens het weekeinde van 9 en 10 september 2006 werd de overweg vlak bij het station van Sinaai volledig vernieuwd. Ook de beide sporen werden vernieuwd en in een betonnen caisson geplaatst. Op zaterdag werd het spoor richting Lokeren vernieuwd en op zondag was het de beurt aan het spoor richting Sint Niklaas. Tijdens de werken was er maar een spoor beschikbaar. De IR treinen van Sint Niklaas naar Lokeren, Dendermonde en Brussel waren die dagen beperkt tot Dendermonde. Er reed een vervangende autobuspendel. A.J.

Ook Traxx voor rekening van NMBS?

Door het te laat leveren van de nieuwe HSA-treinstellen voor de Nederlandse HSL-Zuid en de Belgische HSL 4, is ook de NMBS voor keuzes geplaatst. Officieel gaat deze hogesnelheidslijn open op 1 april 2007, maar zonder kunstgrepen zal er geen eigen materieel geschikt zijn voor de reizigersdienst. Na het huren van 12 Traxx-locomotieven, die als trekkraft en vervanging van de HSA-stellen moeten dienen, wil de NMBS ook 3 van deze machines huren tot het eigen materieel geschikt is gemaakt voor het rijden onder het ETCS-seinsysteem. Er zouden dan 3 rijtuigen tussen 2 locs ingesloten worden om een trempendel Antwerpen Centraal – Noorderkempen te kunnen rijden. De derde loc staat reserve en neemt over in geval van defect. Officieel is de startdatum eveneens 1 april 2007, maar volgens ingewijden zou het eerder 1 september 2007 kunnen zijn.

Foto links onder:

Als laatste echt nieuwe tram staat hier de 7271 op de vrachtwagen klaar voor aflevering. Punt aan de Lijn, 7 november '06
foto: Luc Couscheir

HST-halte Noorderkempen

Bovenaan dit blad is de sporetoestand van de HST-halte Noorderkempen duidelijk gemaakt. De beide perrons zijn aan de zijsporen aangelegd om gevaarlijke situaties bij doorrit aan 300 km/u te vermijden. Aan de zijde van de Nederland zijn 2 niet geëlektrificeerde wijksporen van 200 en 180 meter aangelegd om werk- en afsleepmaterieel te kunnen opstellen. Op het schema is dit rechtsboven te zien. Op het schema is ook de toegelaten snelheid zichtbaar aangebracht en de pijlen geven de normale rijzin aan. Er is eigenlijk één groot probleem bij het ontwerp van deze sporenconfiguratie: een trempendel Antwerpen Centraal – Noorderkempen, die nu van start moet gaan, heeft maar één bruikbaar perron, namelijk perron 1. In principe kan men vanuit Antwerpen ook

het perron 2 bereiken, maar dat vraagt wel een rit op tegenspoor, wat bij normale exploitatie niet alleen zeer ongewoon is, maar mogelijk door de verkeersdensiteit moeilijk kan toegepast worden.

Het is duidelijk dat deze halte voortbestemd was om niet als eindhalte gebruikt te worden. Een meer ideale bediening kan misschien later met een doorgaande IC-trein tot Breda, los van de reeds voorziene (om de 2 uren) HSA-bediening Brussel – Noorderkempen - Breda – Den Haag. Als de reeks 13 tot Maastricht kan rijden onder 1500 Volt, kan diezelfde loc dat wellicht ook tot Breda, mits inbouw van de ETCS-beveiliging, die op lijn 4 verplicht is.

Misschien al wel wishfull-thinking...!

E.H.



De Lijn Antwerpen

Reclame-trams

7003 Fortis sinds oktober 2006
 7004 Martinique sinds november 2006
 7006 Ensor sinds oktober 2006
 7007 Maasmechelen Village sinds okt. '06
 7008 Maasmechelen Village sinds okt. '06
 7026 Maasmechelen Village sinds okt. '06
 7040 Jet Air (Cuba) sinds september 2006
 7041 Fortis sinds oktober 2006
 7043 "wit" bekleefd sinds november 2006
 7045 Martinique sinds november 2006
 7051 Futuris ING sinds september 2006
 7054 Maasmechelen Village sinds okt. '06

In feite is er een nieuwe reclame-tram bijgekomen. De 7001 werd in de crème MIVA-outfit gestoken en werft voor het trammuseum aan de Groenenhoek. In de loop van de maand november werden alle reclame-trams ontdaan van hun reclame die op en over de ramen was gekleefd. Dit gebeurde ten gevolge van een decreet. Het gevolg is dat er soms nog enkel een deel van de boodschap te zien blijft, soms alleen nog de achtergrond of omkadering. Zo is er bijvoorbeeld de 7043 (voorheen Martini) die vrijwel heel zijn tekst verloor en achteraf dan ook volledig wit of blanco werd overkleefd. Hij heeft evenwel geen logo van De Lijn. Ook wordt er geen reclame meer aangebracht op het front van de trams.

Panto autodrop

Sinds oktober rijden er twee Hermelijnen met een pantograaf die werden uitgerust met een botsbeveiliging. Bij het ontmoeten van een obstakel aan de bovenleiding zakt de pantograaf onmiddellijk. Dit wordt bewerkstelligd door middel van perslucht die een luchtcilinder aanstuurt die de pantograaf tegen de druk van de veren in, de stroomafnemer onmiddellijk naar beneden drukt. Men kan dit een beetje vergelijken met de werking van de airbag in een auto. Daarna blijft de panto op het dak van de tram liggen, maar kan wel op commando terug naar boven gebracht worden. Het is na een incident wel de bedoeling dat eerst de bevoegde diensten ingelicht worden en dat er daarna terug mag verder gereden worden. Omdat het persluchtpatroon maar een éénmalige werking heeft moet de tram dan ook direct naar de werkplaats om terug in orde te worden gebracht. De twee Hermelijnen die zo werden uitgerust zijn de 7223 en de 7254. Ondertussen vertrok de 7223 wel richting Duitsland.

Transfers Hermelijnen

Het evenement van het jaar is wel de levering van de laatste Hermelijn 2, de 7271, nieuw afgeleverd op 7 november 2006 te Antwerpen. Waarom deze tram met vertraging werd afgeleverd is ons niet bekend. Sedert het vorig nummer hebben we weet van volgende bewegingen:

rijtuig	vertrek	terugkomst
7231		31 aug. '06
7204		13 sept. '06
7203	(24) aug. '06	5 okt. '06
7221	31 aug. '06	13 okt. '06
7205	13 sept. '06	25 okt. '06
7227	28 sept. '06	
7201	5 okt. '06	17 nov. '06
7220	13 okt. '06	23 nov. '06
7223	25 okt. '06	

De 7201 kwam terug met lichte schaaftwonden, waarschijnlijk ergens onderweg een bocht wat ruim genomen.

Bij de aflevering van de 7271, de 7201 en de 7220 werd er geen tram richting Niesky (Duitsland, dicht tegen de Poolse grens) op de trailer geladen.

Behoudens een onwetendheid onzerzijds, moeten nog wel de 7218 en 7224 voor herstelling vertrekken.

Foto rechtsmidden:

Om de tram in de werkplaats te slepen maakt men gebruik van dit vorstelijk voertuig. Het kreeg de bijnaam "Pausmobiel". PAL, 7 november 2006

Foto rechtsonder:

De 7001 poseert op 28 oktober 2006 voor de belangstellenden op de Bolivarplaats. Op zaterdag 6 januari houden we een extra rit met deze tram. Details op bladzijde 2 in ditzelfde nummer.

beide foto's: Luc Couscheir



Nieuwe (museum)tram

Bij de reclames maakten we reeds gewag van de 7001. Op 28 oktober verscheen deze tram terug op het Antwerpse tram-net, maar ditmaal in oude MIVA-kleurstelling crème met bruine sierstrepen. De tram blijft wel beschikbaar als gewone lijnwagen en behoud bijgevolg zijn gewoon wagennummer 7001. Hij is als wagen van "PAL" dan ook vrijwel dagelijks te zien op de lijnen 8 of 11. Op de reclamepanelen maakt hij reclame voor het trammuseum aan de Groenenhoek. Het is wel de bedoeling dat hij later in het museumbestand wordt opgenomen en dan wellicht zijn oorspronkelijk nummer "2001" terugkrijgt.

SPOORWERKEN**Rooseveltpllein / Astridplein**

Na het beëindigen van de spoorwerken op de Rooseveltplaats, Gemeentestraat en het Astridplein werd er nog gewerkt aan de halteplaatsen en de verdere afwerking van bestrating. Men is er in geslaagd om naast de tram- en busbaan en een gedeelte voor de auto's ook nog een voetpad en bovendien zelfs een fietspad te voorschijn te toveren. Zoals we reeds voorspelden werd het veel te druk op de tram- en busbedding. De grote boosdoener is het kruispunt van de Rooseveltplaats met de Oystersstraat en de Van Ertbornstraat waar er veel links afslaand verkeer is en het kruispunt zelf dikwijls volledig vol staat. Ook al de bussen vanuit de Kempen moeten hier linksaf en houden op die manier de achterop komende trams en bussen op. Vroeger reden die autobuslijnen mee met het gewone autoverkeer en dat had op die manier tot gevolg dat er een aparte links afslagstrook was. Vrij spoedig werden dan ook al die betrokken buslijnen (21, bundel 410 en 420) in de richting centrum dan maar terug van de tram- en busbaan gehaald. Op eigen bedding bleef dan nog enkel de vier tramlijnen plus buslijn 23 rijden. In de andere richting rijdt alles over de eigen bedding. Op het Astridplein werden alle haltes gegroepeerd bij de ingang van de metrotoegang van de lijnen 3 en 5. Vanaf maandagmorgen 20 november omstreeks 9 uur werden de nieuwe haltes in gebruik genomen. Vanaf dat moment maakt lijn 11 in de richting van Eksterlaar samen met lijn 12 een rondje langs het Centraal Station en heeft zijn halte langs de kant van de Zoo. De lijnen 10 en 24 hebben hun halte voor de toegang tot de metro en daarnaast een aparte haltestrook voor de autobussen richting Kempen. Zoals voorspeld zijn de halteplaatsen voor de trams te kort. De halte richting Deurne is nog een stuk korter omdat daartegen de verbindingbogen liggen om een tram eventueel te laten terugkeren. Het is zelfs zo dat er bij een gekoppeld stel PCC2 de laatste deur al ter hoogte van de helling van het perron



Foto links boven:

Ter illustratie van de nieuwe situatie op en rond het Astridplein, draait een tram van lijn 11 het plein op. 9 december 2006

foto: Luc Couscheir

komt. Aan de tegenzijde kunnen er amper drie PCC's staan. Voor de chauffeurs van de (gelede) autobussen wordt het werkelijk mikken om de voor hun gemaakte strook te kunnen inrijden. In december werd er nog wel verder gewerkt aan de plaatsing van de wachthuisjes en signalisatie en de verdere afwerking van het plein.

Foto links onder:

Hermelijn 7260 slingert zich hier nog langs de huizen van de De Bruynlaan richting Linkeroever op lijn 2. 12 september 2006. foto: Alain Janmart

**Sint Bernardsesteenweg**

Een laatste etappe in de heraanleg van deze invalsweg was de definitieve plaatsing en ingebruikname van het sporencomplex aan de Zwaantjes. Hier werd er in totaal drie weekends gewerkt Het was min of meer een omgekeerde beweging van wat er tijdens het voorjaar was gepresteerd. De tramsporen kwamen terug in het midden van de straat te liggen in plaats van langs de huizenkant en het rondje langs de Voetbalstraat Een eerste fase gebeurde op vrijdagavond na het passeren van de laatste trams richting stad met het aansluiten van de nieuwe sporen. De trams van lijn 2 werden beperkt tot de keerlus van de Jan De Voslei, de trams van de lijnen 4 en 24 tot de lus aan het Zuidstation. Op zaterdag en zondag reden de lijnen 2 en 4 normaal en keerde lijn 24 terug door de tramloods van Hoboken. De tweede fase gebeurde in het weekend van 14 en 15 oktober (op acht oktober was het

verkiezingsdag en werd er dus niet gewerkt). Op zaterdag 14 werd lijn 2 weerom ingekort tot de Jan De Voslei. De derde en laatste fase gebeurde in het weekend van 21 en 22 oktober waarbij ditmaal de lijnen 4 en 24 beperkt werden tot het Zuidstation. Opvallend was dat er ditmaal gezorgd werd voor vervangend busverkeer om de reizigers toch zo goed mogelijk ter bestemming te brengen. Wat wel opmerkenswaardig is dat deze pendels grotendeels gereden werd door diverse uitbaters. Naast enkele wagens van Zurenborg reden er ook autobussen van de "streek" en ook van De Polder en De Decker Van Riet (De Schelde). Onnodig te zeggen dat er diverse bestemmingsbeelden getoond werden zoals "Pendel", "Extra Dienst", "Zuidstation", "Hoboken" of één of ander ter plaatse gefabriceerde toelichting. Eén autobus presteerde om op een kartonnen bordje te vermelden dat "deze bus rijdt niet langs Brasschaat" reed. Leuk om weten natuurlijk.

Provinciestraat en Lange Leemstraat

In deze smallere straten van lijnen 11 en 8, werden de voorbije maanden de sporen hernieuwd zonder onderbreking van het tramverkeer. Op 11 november werd de gehele kruising van de Lange Leemstraat lijn 8 met de lijnen 2 en 15 op de Belgiëlei vernieuwd. Dit kon ook gebeuren zonder onderbreking van het tramverkeer omdat 11 november in België een officiële feestdag is en er wel gewerkt kon worden met een Nederlandse bouwfirma. Wat de Provinciestraat betreft kunnen we nog meedelen dat het drukke kruispunt met de Plantin- en Moretuslei, in de toekomst wordt aangepast. Hopelijk krijgt daarbij lijn 11 dan ook meer ruimte en een betere doorstroming. Op dit kruispunt worden de langste wachttijden van het ganse tramnet gerealiseerd, die in de spits soms oplopen tot meer dan 10 minuten richting Eksterlaar.



Foto boven rechts:

De 1118 68 van De Schelde rijdt op 30 september als pendel op lijn 4 naar het Zuidstation.

Foto midden rechts:

Autobus 3319 van De Lijn afdeling streek rijdt naar..., maar zeker niet door Brasschaat. Zuidstation, 21 oktober 2006

Foto onder rechts:

De Polder 1376 op dezelfde plaats op lijn 24. Zuidstation, 21 oktober 2006

alle foto's: Luc Couscheir



Emiel Banningstraat

In de loop van de maand september werd er gestart met de hernieuwing van de tramsporen in de Emiel Banningstraat(*) voor de verbinding van de huidige terminus van lijn 8 op de Lambermontplaats tot aan de Bolivarplaats. Voor deze enkele honderd meter lange verbinding heeft de aannemer 120 werkdagen tijd, wegenwerken inbegrepen. Eind november waren reeds alle sporen geplaatst plus de twee verbindingsswissels en de dito boog op de Lambermontplaats, kant Emiel Banningstraat. Er blijft nog enkel twee bijkomende swissels en boog te plaatsen aan de andere kant van het plein, dit is de zijde van de Leopold De Waelstraat (Museum van Schone Kunsten). De nieuwe boogstralen werden wat ruimer en tussen de swissels is er telkens plaats om eventueel een PCC-tram te kunnen afstellen. Indienstelling is voorzien eind februari 2007. Nadat op 22 juli 1965 een laatste tram van lijn 3 op de Bolivarplaats was vertrokken werd deze lijn ingekort naar een nieuwe eindpuntlus op de Lambermontplaats. Er bleef bovendien een verbindingsswissel liggen met de Emiel Banningstraat in de richting van de Bolivarplaats. Hier werden nog vele jaren splinternieuwe trams afgeladen die vanuit Brugge met de bekende baantractor van de N.M.V.B. werden aangevoerd. Wegens teveel onderhoud (lees kosten) werd deze wissel enkele jaren geleden uitgebroken. Nu, 41 jaar later, worden er dus nieuwe tramsporen aangelegd. De oude toestand van de jaren zestig komt ongeveer terug, zij het wel met twee andere tramlijnen. De lijnen 1 en 3 ruimden het veld en de lijnen 8 en 12 komen in de plaats.

(*): In ons vorig nummer hadden we ten onrechte de Emiel Banningstraat omgedoopt tot Emiel Banninckstraat, waarvoor onze excuses.

Van Wesenbekestraat

In deze straat gebruikt door lijn 12 richting Astridplein zijn er geen spoorwerken geweest, maar moest de tram toch op 10 en 11 november worden onderbroken. Het "stad" had namelijk uitgedokterd om op de hoek van de voormelde straten een grote "Pagodenpoort" te plaatsen maar was "vergeten" om de bouwtoelating af te wachten. Deze poort was een doorn in het oog van een daar gevestigde handelspraktijk die zich in zijn bestaan bedreigd voelde en er kwam dus een rechtszaak van. Wat heeft dit nu met onze lijn 12 te maken? Om toe te laten om deze poort toch te plaatsen werd de bovenleiding verwijderd en reed lijn 12 die dag(en) naar de Stenenbrug, keerlus Engelselei. De bouwkraan en de onderdelen stonden op 10 november gereed, wachtende op het gerechtelijke vonnis, dat tenslotte de handelaar gelijk gaf. Gevolg was geen Pagodenpoort, maar wel een onderbroken tramlijn. Op 11 november was de bovenleiding hersteld en reed lijn 12 terug zijn normale reisweg.

**Dascottelei**

De eerstvolgende jaren worden er drie nieuwe tramprojecten gepland. Een eerste is de verlenging richting Boechout. Men zou daar werken vanaf het nieuwe eindpunt naar Mortsel toe. Op die manier kan de Mortselse bevolking na de doorstane beproeving van de voorbije jaren even terug op adem komen en is er in principe ook geen weg meer terug. Een tweede project is de verlenging van lijn 10 (van lijn 5 wordt voorlopig niet gesproken) tot de nieuwe te bouwen stelplaats op de grens van Deurne en Wijnegem en niet tot aan het begin van de Wijnegemse dorpskom. Keren zou in eerste instantie gebeuren op het spoor rond de nieuwe tramloods. Het derde project is de verlenging van de lijn 8 over de Dascottelei vanaf Eksterlaar naar de Herentalsebaan en dan verder via lijn 24 naar de te reconstrueren terminus van Silsburg, waar de keerlus in wijzerzin moet genomen worden. Op die manier komt er bovendien een uitrijmogelijkheid via de lijnen 10 en 24 vanaf de nieuwe stelplaats naar Eksterlaar. Op het kruispunt van de Dascottelei en de Herentalsebaan komt er een dubbele spoordriehoek.

Cruyslei

Als een donderslag bij heldere hemel kwam het bericht dat in een zeer nabije toekomst (2007) de trams 8 en 11 niet meer via de Cruyslei rijden maar verder via de Gitschotellei en de Boekenberglei naar Eksterlaar. Plotseling (na 80 jaar) blijkt de tram in de Cruyslei een groot obstakel te zijn. Lijn 11 zou dan een eindronlus moeten maken door de voornoemde straten en lijn 8 kan dan verder naar Silsburg. De politiek beweert dat de sporen in de Gitschotellei tevens de aanzet is voor een tramlijn richting Borsbeek (in 2020 of later?). Wordt alleszins vervolgd... !

Zwijndrecht

Een iets kleinere donderslag was het bericht van de verlenging (ook al in het voorjaar van 2007) van lijn 15, die samen met lijn 3 tot de terminus van Zwijndrecht zou gaan rijden. De Zwijndrechtse burgemeester vindt dat er nog steeds teveel autobussen rijden in zijn dorp. Wordt allicht ook vervolgd!

L.C.

Foto linksboven:

Op 16 oktober was men al een heel stuk gevorderd met het plaatsen van de nieuwe sporen in de Emiel Banningstraat.

foto: Alain Janmart

Laat excursiedatums vrij!

- 6 januari 2007 :
Speciale tramronddrit met PCC 7001 te Antwerpen
- 24 maart 2007 :
Algemene ledenvergadering te Gent met tramronddrit
- 5 mei 2007 :
**Busrit met type A120 in de omgeving van Brugge!
Details in volgend nummer**

De Lijn Oost Vlaanderen

Trolley's nog niet aan vervanging toe

Volgens De Lijn moeten bussen gemiddeld 16 jaar meegaan. Een uitzondering vormen trolleybussen die 25 jaar moeten halen. Een tram moet gemiddeld 36 jaar meegaan. Onnodig te zeggen dat dit theorie is, maar een bestelling van nieuwe trolleybussen is daarmee nog niet in zicht. Wel bestaat er nu meer zekerheid dat men verder gaat met het trolleystelsel.

Tramlijnen 1 en 4 onderbroken

Wegens werken aan het Sint Veerleplein (Gravensteen) werden van zaterdag 28 oktober tot en met zondag 5 november (herfstvakantie) de tramlijnen 1 en 4 onderbroken. Tramlijn 1 reed van Evergem tot een tijdelijke halte in de Brugstraat. In de richting Flanders Expo reed men tot een tijdelijke halte in de Veldstraat nabij de Koormarkt, waarbij men komende van Flanders Expo, met de nieuwe lus zonder frontwissel meteen teruggereden werd. Tramlijn 4 reed niet tussen Lange Steenstraat en Koormarkt, zodat ook hier de tramexploitatie in twee delen verliep.

Gerenoeverde PCC's 6202 - 6223

Deze rijtuigen zijn in de eerste plaats voorzien voor het rijden op lijn 4. De reden om ze specifiek op lijn 4 in te zetten is de hogere kans op agressie gecombineerd met de afgesloten stuurposten. Op de lijnen 21 en 22 is er een gemengde materieelinzet te zien. Op deze lijnen zijn er buiten hermelijnen en de gerenoveerde PCC's, ook de niet herziene PCC's te zien. Deze laatste komen hoofdzakelijk tijdens de spits de dienst versterken.

E.H.

De Lijn West Vlaanderen

15 jaar belbus

De Lijn vierde op zondag 12 november 2006, de vijftiende verjaardag van de belbus. De allereerste belbus in Vlaanderen, reed op 12 november 1991 in de Westhoek, in het gebied Veurne, Roesbrugge en Haringe. In het eerste jaar deden zo'n 8500 reizigers een beroep op de belbus, intussen zijn er dat jaarlijks zo'n 28.000. Vandaag rijden er in de provincie West-Vlaanderen 24 belbussen rond, die jaarlijks zo'n 600.000 reizigers vervoeren. De belbus werd door De Lijn gelanceerd, om ook openbaar vervoer aan te bieden

op plaatsen waar niet veel mensen wonen, die ook vaak verspreid wonen, vooral landelijke gebieden. Bij het afbakenen van een belbusgebied werkt De Lijn nauw samen met de gemeenten, omdat die goed kunnen inschatten hoe en wanneer de inwoners zich het vaakst verplaatsen.

Veolia Transport Nederland

Veolia Transport Nederland (voorheen Connex) wordt de opvolger van Connexion op de autobuslijn Brugge-Breskens. Deze lijn wordt met hoger vermelde vervoerder in pool met De Lijn uitgebaat. Alles blijft voorts hetzelfde, enkel zullen de combo-ontwaardingsstoelstellen wegvallen en de communicatie met Nederland zal via radio gebeuren.

Stelplaats van Knokke

De stelplaats van Knokke zal gerenoveerd worden over een periode van twee jaar. In een eerste fase in 2007 zal men het dak en het zinkwerk vernieuwen, muren herstellen en de schouwputten verstevigen (er wordt terug door een extern bedrijf aan de trams gewerkt). In een tweede fase in 2008 wordt de binnenkant van de loods aangepakt, de elektrische inrichting, sanitair, poorten, ramen, enz. Met deze werken wordt de toekomst van deze site opnieuw verzekerd. Eerder werd al het onderhoud van de autobussen overgebracht naar Assebroek.

E.G.

MIVB

Metrostation Delacroix en verlengingen tramlijnen 56 en 94

Op vrijdag 1 september 2006 kreeg Brussel er een nieuw metrostation bij. Hiermee werd lijn 2 weer een stukje langer en wordt de cirkel langzaam rond gemaakt. Tramlijn 56 werd in Anderlecht verlengd van Debussy naar Marius Renard genoemd naar de straat met dezelfde naam. Aan de andere kant van de stad werd lijn 94 op 3 september verlengd vanaf Wiener tot Herrmann Debroux. De genodigden werden verwelkomt om 9u30 in de stelplaats Elsene. De verlenging werd vervolgens ingereiden met twee nieuwe lagevloertrams 3001 en 3004. Hoe de lijnaanduidingen er vroeger en nu uitzien is best te bekijken op de bijgevoegde foto's. Let ook op de nieuwe tramschilderingen.

A.J.

Foto rechtsonder:

Aan het andere eindpunt van lijn 94 te Jette staat ondermeer de 2014 en 7724 met de lijnaanduiding 94/ Wiener tegenwoordig dus een tusseneindpunt. Jette kerkhof, 10 augustus 2006.

Foto: Alain Janmart



Foto linksboven:

In de stelplaats Elsene staan de 2001 en 2003 paraat op 3 september 2006.

foto: Alain Janmart

Foto midden:

Allemaal lachende gezichten bij het knippen van het lint door de Brusselse minister Pascal Smet geflankeerd door de burgemeesters van Watermaal-Bosvoorde en Audergem aan het oude eindpunt Wiener.

foto: Alain Janmart

Foto linksonder:

De 3004 staat vertrekkenklaar te Watermaal voor de gratis kennismakingsritten. 3 september 2006.

foto: Alain Janmart



Tramnetaanpassing

De veranderingen aan het MIVB-net die op 26/2/2007 zouden ingaan en waarvan sprake in Rail-Revue 3/2006 blz. 18 worden uitgesteld tot 16/4/2007. Het gaat hier over het opheffen van tramlijnen 18, 52 en 91. Tegelijk komen er twee nieuwe tramlijnen 51 (Esplanade – Stalle) en 97 (Louisaplein – Stalle) in dienst. Het is de bedoeling om de noord-zuidas slechts met twee tramlijnen te exploiteren om meer regelmaat in het ondergrondse aanbod te krijgen.

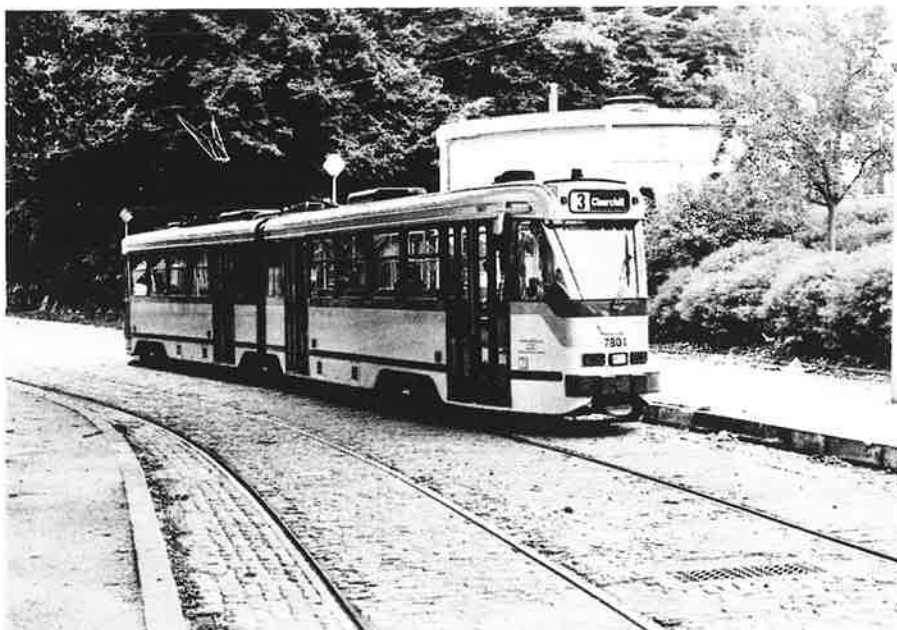
L.D.C.



Foto rechtsboven:

Met op de achtergrond het viaduct, staat rijtuig 2008 op lijn 94, aan zijn nieuwe terminus Herrmann Debroux.

foto: Alain Janmart



Nieuwe livrei

Alle tram- en bus materiaal krijgen de nieuwe MIVB-outfit aangemeten als teken van vernieuwing. Ook nog de oudere MIVB-trams krijgen deze nieuwe livrei met zilver en bronskleuren, zodat de zo vertrouwde crèmekleur voorgoed dreigt te verdwijnen.

Foto rechts midden:

PCC 7801 gefotografeerd aan Sint-Lambertus op 3 september 2006. Hier met film van lijn 3 in plaats van 23.

foto: Alain Janmart



PCC 7071

Terug van lang weggeweest is de buitenslaper PCC 7071 nu terug in de stelplaats Elsene. Dit rijtuig stond vele maanden opgesteld op een stuk spoor aan het Flageyplein dat een grondige metamorfose ondergaat. De tramsporen krijgen hier ook een nieuwe lay-out. Het is weinig waarschijnlijk dat de tram nog terug in normale reizigers dienst komt. Mogelijk wordt hij nog wel elders gebruikt als "promotieobject".

Foto rechtsonder:

PCC 7071 bewerkt als infopunt voor de werken aan het Flageyplein te Elsene.

foto: Alain Janmart

We zullen het gemeten hebben...

Op 26 augustus 2006 werd de "Oiseau Bleu" 9591 nog eens uit zijn stal te Anderlues gehaald voor een rondrit die een beetje in hold-up-stijl was georganiseerd. De meetwagen komt bijna niet meer buiten omdat de totaal achterhaalde meetapparatuur er grotendeels is uitgehaald en omdat er nu eenmaal niet meer zo veel te meten valt op het mini-netje van Henegouwen. De rit ging eerst van de stelplaats naar Anderlues terminus en dan terug verder over het premetro traject tot de overloopwissel viaduc/Providence. Het zou storend en onveilig zijn geweest om verder in stad te rijden maar de vijftal fotostops waren meer dan de moeite waard! Bovendien liet de oude dame nog graag zien wat ze waard was; ze neuriëde en schommelde ons tegen zestig per uur en meer van fotostop naar fotostop.

Met de Kiepe-controllers, de enige ooit gebruikt op het Henegouwse net (dus niet in reizigersdienst) trok ze bijna even snel op als de BN's. Er bestaat voldoende technische vakliteratuur(*) maar we zullen nog even herhalen dat de 9591 heel even SJ 9181 is geweest maar nooit als SJ in reizigersdienst heeft gereden en zelfs nooit als SJ is afgewerkt. Nog tijdens de verbouwing van S 9094 naar SJ 9181 hebben ze in 1982 in Jumet beslist om er een hypegesofisticeerd meetijtuig van te maken. Op het dak staat de uitlaatpijp van de dieselmotor als een kanon naar voren gericht, en als je in de "meetkoepel" kruipt heb je een beetje het gevoel in een geschutskoepel van een B 52 bommenwerper te zitten. Twee tinten blauw, grijs en een hele batterij lampen en lichten maken het ding nog meer krijgshaftig, maar op haar flanken staat, nog steeds in het jaar 2006, het meest vredelievende wapenschild aller tijden met daaronder: SNCV. Zachtvaardiger kan niet.

Nadien mochten we van de vriendelijke Henegouwers in depot Anderlues nog een kijkje nemen in de "sperrzone" waar de werkwagens staan en waar ze nog een oude HA/ST6 Fiat lieten poseren die daar als (twijfelachtige?) deparnagement doet.

In Anderlues stonden nog twee tot werkwagens verbouwde typen SJ 7879 en 7884. Knap gedaan en vrij ergonomisch zoals trouwens ook de "Oiseau Bleu". Ze illustreren duidelijk dat ze bij de TEC nog steeds de Vicinal-traditie hebben van blijven en blijven verbouwen en recy-

cleren tot er geen schroefdraad meer zit op de laatste moer en bout. Bij De Lijn kopen ze daarentegen alles nieuw ... in het buitenland. Wat is het beste? We weten het zelf niet, laat staan dat we er een duidelijk standpunt willen over schrijven maar het leidt wel tot overpeinzingen en discussies, niet?

(*) Staf Cuyt, *Terminus Jumet*, p. 44, *Borgerhout, Monopress 1991*.

Tekst en foto's Bob Morren met dank aan Stefan Justens

Foto boven:

Een nogal kleurrijke ontmoeting aan het eindpunt Anderlues. (26/08/2006)

Foto onder:

TGV : Tram à Grandeur Vicinal op het viaduct te Monceau. (26/08/2006)



AUTOBUSNIEUWS

Reeksen A300

Met de indienststelling van 16 nieuwe "New A330" autobussen in de stelplaats Zurenborg konden een aantal oude autobussen terzijde worden gesteld. Van de reeks 3081 - 3110 uit 1993 en 3187- 3218 uit 1995 staan de volgende exemplaren in

de Tjalkstraat naast het Albertkanaal. Een aantal van deze autobussen die de laatste jaren bij de pachters reden als "minderhinderbus" is nog in het bezit van zijn officiële nummerplaat, maar het is weinig waarschijnlijk dat deze autobussen nog terug in dienst komen. Van de stelplaats Zurenborg staan deze bussen buiten dienst (stand november 2006) 3085, 3089, 3090, 3091, 3092, 3096, 3098, 3099, 3101,

3102, 3103, 3104, 3106 en 3187. Van de minder hinderbussen staan daar de 3190 en de 3194 tot en met de 3200. Enkel de 3188 en 3189 rijden ook nog vanuit Zurenborg en de 3191, 3192 en 3193 rijden nog bij Kruger op lijn 244. De rest van deze reeks 3201 tot 3218 rijden op het stadsnet van Oostende. In 2007 komen nogmaals 14 stuks New A330 naar Zurenborg. Ook in Gent gaan de A300 van de

eerste reeks 2782 - 2814 op reserve. Sommigen werden nog getransfereerd naar Vlaams Brabant. De Kortrijkse exemplaren, de vijf exemplaren uit 1995 die op aardgas reden werden reeds in 2004-05 buiten dienst gesteld. Ook buiten dienst officieel in 2005, maar in de praktijk reeds vanaf 2001 zijn de twee experimentele Hybride A308H busjes uit 1998. Deze hadden dus maar een kort leven in Brugge en omgeving. De voorbeelden van Kortrijk en Brugge tonen aan dat er nog steeds proefprojecten lopen zoals in de goede oude NMVB-tijd die geen lang leven beschoren zijn. Denken we bijvoorbeeld maar aan de trolleybussen die hadden moeten rijden vanuit Brussel en later nog de trolleybus die in het werkhuis van Hasselt gebouwd werd en korte tijd proef reed op het stadsnet van de STIL in Liège.

Gelede Jonckheere Transcity – Volvo

Deze reeks 2154 - 2170 uit 1988 gaat nu ook met mondjesmaat buiten dienst. Naargelang de algemene toestand en de vervalddag van de technische controle gaan deze autobussen buiten dienst. Ook de rest van deze NMVB-reeks die aan de TEC werd toegewezen, staan bijna allemaal aan de kant.

Nieuwe autobussen

Bestelling van oktober 2005 voor levering in 2006 en 2007, een totaal van slechts 99 nieuwe autobussen:

- 36 standaard streekbussen Jonckheere Transit 2000
 - 14 driedeurs stadsbussen Van Hool NewA330
 - 34 gelede streekbussen New AG300
 - 15 microbussen Procity (belbussen)
- Bestelling van september 2006 voor levering in 2007 en 2008, een totaal van 214 autobussen:
- 73 standaard streekbussen Jonckheere Transit 2000
 - 108 gelede streekbussen Van Hool New AG300
 - 31 kleine stadsbussen Van Hool New A309
 - 2 microbussen

Gentse trolleys

Wat de huidige generatie Gentse trolleybussen betreft 7401 - 7420 uit 1987-88, dus bijna 20 jaar, vermelden dat er reeds twee stuks definitief buiten dienst zijn. Dit zijn de 7404 in 2001 en de 7418 in 2004. Wil men echt de trolleyexploitatie in Gent behouden, dan wordt het dus dringend tijd om een nieuwe bestelling te plaatsen. Inmiddels rijden er zelfs op zondag dieselbussen mee in de normale dienst. Is dit uit gemakzucht of een teken aan de wand?

Stadsnet Turnhout

In Turnhout werden de standaardbussen vervangen door de kleinere New A309 bussen. Dit stadsnet dat vroeger door de NMVB in eigen regie werd gereden werd enkele jaren geleden nieuw leven inge-

blazen en werd dan overgeheveld naar de pachters. Na enige tijd met van De Lijn "geleende" bussen te hebben gereden, kwamen er na enige tijd nieuwe exemplaren. Omdat er nu kleine busjes zijn schuiven deze standaardbussen door naar de streek en rijden nu de contracten 1021 en 1025 en komen bijgevolg dagelijks in Antwerpen. Op hun beurt gingen de geleende minder hinderbussen terug naar De Lijn en staan ook buiten dienst in de Tjalkstraat.

Nachtnet Antwerpen

Het Antwerpse nachtnet wordt vanaf 7 januari 2007 grondig vernieuwd en uitgebreid. Er blijven nog steeds twee vertrekken, maar deze worden gespreid in de tijd met vertrekken in het centrum om 1u45 en 3u30. Er wordt nog altijd in lusvorm gereden. Wat wel veranderd is dat de exploitatie naar de pachters gaat in plaats van enkel de stelplaats Zurenborg.

- N2 Hoboken en Wilrijk
- N14 Mortsel - Boechout en Vremde
- N24 Deurne Zuid - Wommelgem en Wijnegem
- N29 Hemiksem - Schelle - Niel - Boom en terug via Aartselaar
- N32 Berchem - Edegem - Hove en Lint
- N62 Deurne Noord en Schoten
- N65 Merksem - Kapellen en Putte
- N77 Luchtbal - Ekeren - Stabroek - Berendrecht - Zandvliet en terug via de A12
- N86 Linkeroever en Burcht

VERENIGINGSNIEUWS

Algemene ledenvergadering 2007

Deze gaat door op zaterdag 24 maart 2007 te Gent. We kondigen alvast een tramrit aan op het Gentse tramnet. Details volgen in het volgend nummer van Rail Revue.

Lidgeld voor 2007

Het lidgeld voor VeBOV blijft ook dit jaar onveranderd. Dit is dus 18 euro voor de leden woonachtig in België. Voor verzendingen naar het buitenland blijft het 21 euro. We doen hierbij een beroep om Uw bijdrage te betalen vóór 15 januari.

Hoe betalen:

Adressen in België:

Met het bijgevoegde overschrijvingsformulier. Gelieve uw juiste adresgegevens en uw LIDNUMMER te vermelden in de daartoe voorziene ruimte.

Adressen in andere landen:

U kan rechtstreeks storten op onze Belgische bankrekening. U dient dan wel de IBAN en BIC codes te vermelden. IBAN BE 10 0000 4667 6804 BIC BPOTBEB1

Wie geen lid wenst te blijven, gelieve rechtstreeks het secretariaat te verwittigen: Raf De Landtsheer, Gentweg 8 te 9940 Evergem of via emailadres: www.vebov.be

Vergaderingen te Antwerpen

Noteer alvast in Uw agenda voor 2007: de bijeenkomsten zijn gepland op de volgende data: 26 januari, 23 februari, 23 maart, 27 april, 25 mei, 22 juni, 27 juli, 24 augustus, 28 september, 26 oktober, 23 november en 21 december. Dit is telkens de vierde vrijdag (behalve december omwille van de feestperiode) van de maand. In juli en augustus zijn het enkel gezellige praatavonden, zonder voorstelling.

Maandelijks projectie avonden

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

22 december 2006: Ronald Van Hee: Tram en trein in en rond het Zwarte woud, Saarbrücken en Strasbourg

26 januari 2007: Jaaroverzicht 2006

23 februari 2007: Leo Van Driesen: Beelden uit de Benelux, Frankrijk en Duitsland, de laatste 10 jaar

23 maart 2007: terug van weggeweest – de jaarlijkse diaverkoop

Brussel: 20.00 uur vergaderzaal Anneessens, ingang Fontainasplein

12 januari 2007: Dia's Wouter Janssens Dank zij de prachtige dia's van Wouter

genieten we van de stoomtreinen in de DDR einde jaren 70 begin jaren 80.

09 februari 2007: Als laatste van de drie langere tramlijnen die op 1/11/1986 verdwenen uit de streek van Charleroi en La Louvière bekijken we enkele beelden van lijn 80 in de jaren 1980-86
Dia': Luc De Coster

09 maart 2007: Impressies uit het minder bekende Oosten: openbaar vervoer in Vilnius en Bratislava
Recente dia's van Jean-Michel Grégoire

Foto voorpagina:

Motorwagen 6451 op (feest)lijn 30 in een avondlijke sfeer. foto: Alain Janmart

Foto achterblad boven:

Op 27 juli 2006 wachten de 2313 en 2356 met zijn goederentrein op het vertrekssignaal. Antwerpen Schijnpoort
foto: Alain Janmart

Foto achterblad onder:

STIV-driedeursbus 72 poseert voor het Luikse trammuseum Natalis. 16-9-06
foto: Luc Couscheir

