

RAIL-REVUE

Kwartaalblad voor spoor-, tram- en bushobby

MET RECENTE AKTUALITEITEN, GESCHIEDENIS, TECHNIEK EN VERENIGINGSNIEUWS

Achtiende jaar – Nr. 4

Okt. – Nov. – Dec. 2003

ISSN 0773-0713

Afgiftekantoor : 2610 Wilrijk 1

P208887



Editoriaal

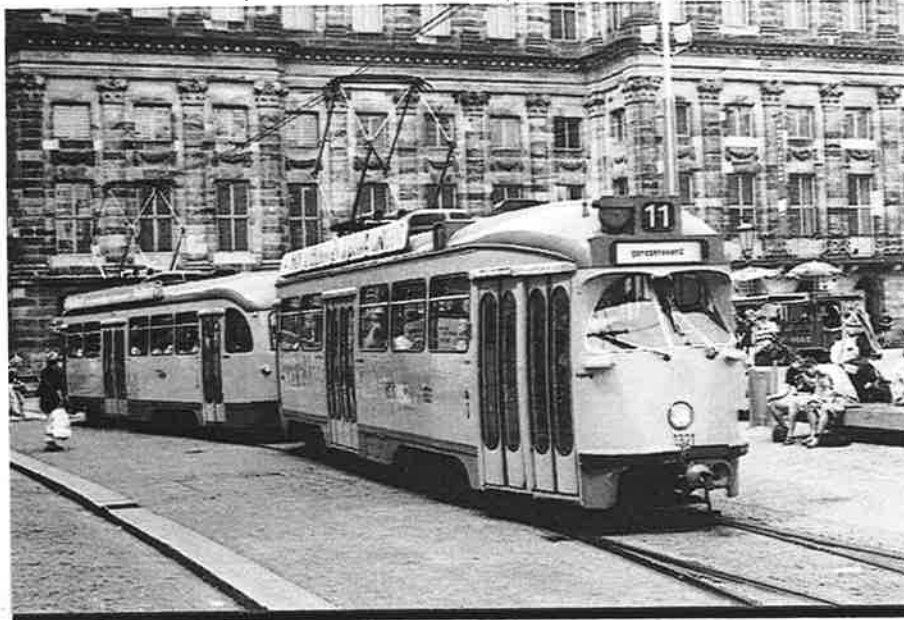
Woord van de voorzitter

Op zaterdag 20 maart vindt de algemene ledenvergadering plaats in Antwerpen. Opnieuw dienen er twee of meer bestuursleden te worden herkozen of verkozen. Dit jaar treden de Heren HUBERT VAN DEN BERGH en MARK DE SCHUTTER uit het bestuur en stellen zich niet herkiesbaar.

Dit betekent dat er een dringende oproep wordt gedaan om deze twee functies te laten bekleden door leden, die zich tot de functie van SECRETARIS en van PENNINGMEESTER bekwaam achten en/of voelen.

Graag de kandidaturen voor beide betrekkingen bij het bestuur ten laatste op 1 maart 2004. Oprechte dank aan de eventuele kandidaten.

De Voorzitter en Het Bestuur wensen alvast veel sterkte toe aan Mark De Schutter, die jarenlang de opmaak van Uw Rail Revue voor zich nam, maar in de komende tijd andere katten te geselen zal hebben.



Gewoon omdat we het niet laten kunnen. PCC's 1321+2104 van Den Haag op het Damplein in Amsterdam. 4 juni 2003

INHOUD VAN DIT NUMMER

| | |
|---|----|
| Editoriaal | 2 |
| De laatste poldertram | 3 |
| Rail-Actueel – NMBS | 6 |
| De Lijn: Oost- en West Vlaanderen | 9 |
| De Lijn: Antwerpen | 12 |
| Pegasus (4) – Antwerpen | 13 |
| De Lijn: Vlaams Brabant | 16 |
| MIVB – Brussel | 16 |
| Musea – TTO | 18 |
| Dieselclub: uitstappen Limburg en Utrecht | 19 |
| Lezersforum | 22 |
| Verenigingsnieuws | 23 |

Werkten aan dit nummer mee:

Luc Couscheir, Mark De Schutter, Eddy Geuvels, Erik Heylen, Alain Janmart, Stefaan Justens, Dirk Eveleens Maarse, Luc Peerters, Johan Thysens, Hubert Van den Bergh, Rudy Van Iseghem, Theo Van Riet, Igor Willems

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

Verantwoordelijke uitgever: Mark De Schutter, Sint-Albertusstraat 2, 2812 Mechelen. **Redactie:** Luc Couscheir, Erik Heylen 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.

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

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

De laatste "Poldertram" keert terug naar Antwerpen !!!

Op 28 oktober 2003 was het eindelijk zover: de laatste "Poldertram" van de vroegere Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen (NMVB), voorloper van De Lijn, kwam terug naar Vlaanderen !

De redding van een beroemd Antwerps tramrijtuig

De laatste twee vertegenwoordigers van de tramrijtuigen van de vroegere "Polderlijnen" 75 (Lillo) en 77 (Zandvliet), van de "Boerentram", kwamen in 1966 naar de Kusttramlijn. Daar deden ze als klusjeswagen dienst bij het onderhoud van de sporen. Eén van de twee werd in 1971 afgebroken, maar het andere, met het nummer 9994 overleefde tot de modernisatie van de Kusttram in 1978.

Dankzij de vereniging ASVi (*Association pour la Sauvegarde du Vicinal*) ontliet het rijtuig toen de vuur-dood. Men had het plan om dit rijtuig te restaureren en in te zetten op de museumtramlijn tussen Lobbes en Thuin in Henegouwen. Een hevige winterstorm vernielde enkele jaren later de loods waarin het rijtuig was opgeborgen, maar als door een wonder was de schade aan de 9994 gering. Niettemin verbleef het rijtuig, als gevolg van dit voorval, daarna in open lucht.

Bij de vereniging ASVi wijzigden zich de prioriteiten en tenslotte werd duidelijk dat het rijtuig niet paste in de verzameling die werd opgebouwd, voor het te stichten trammuseum van Thuin en de museumtramlijn naar Lobbes. Veel Vlaamse, en vooral Antwerpse, tramhobbyisten, bij wie het Buurtspoorweghart nog op de juiste plaats klopte, zagen de schijnbaar uitzichtloze toekomst van "hun" 9994 met lede ogen aan. Maar het bleef voorlopig bij droombeelden en

verhalen bij pot en pint. Tot in het jaar 2001 enkele liefhebbers de woorden in daden omzetten en bij elkaar kwamen om te spreken over de mogelijkheid het rijtuig terug te halen naar Antwerpen. De opening van het prachtige tram- en autobusmuseum in de vroegere tramloods van Groenenhoek (Berchem) vormde hierbij een krachtige katalysator. Als de 9994 nu eens ooit

De eerste vraag was: is de 9994 te koop? Er werd contact gelegd met leden van de beheerraad van ASVi. De principiële bereidheid om het rijtuig af te staan bleek er inderdaad te bestaan. Naarmate de plannen vastere vormen aannamen ontstond de behoefte aan een deskundig advies over de technische staat van de 9994 en de haalbaarheid van een restauratie. De conservator van de *Museumstoomtram Hoorn-Medemblik* in Nederland, iemand met meer dan 30 jaar ervaring in het restaureren van trams, verrichtte een expertise-onderzoek en rapporteerde positief. Het geraamte, in 1947 herbouwd uit Kongolees teakhout, bleek in onver-wacht goede toestand. De restauratie zal omvangrijk zijn, maar is zeker haalbaar. "Als jullie besluiten dit niet te doen, heb je daar over 10 jaar grote spijt van", aldus de deskundige. Het rapport werd ook aangeboden aan de Directie van *De Lijn* te Mechelen en vond daar een welwillend oor.

In de loop van het jaar 2003 waren er contacten met leden van de ASVi-beheerraad om vast te stellen tegen welke voorwaarden, de 9994 kon worden verworven.

Gedurende de zomermaanden waren er contacten tussen de vereniging *ProTram* te Grimbergen en ASVi. Eerstgenoemde vereniging organiseerde te Humbeek een herdenking van het feit dat 25 jaar eerder de laatste Buurttram uit Brussel vertrok. Het bleek dat ASVi interesse had in

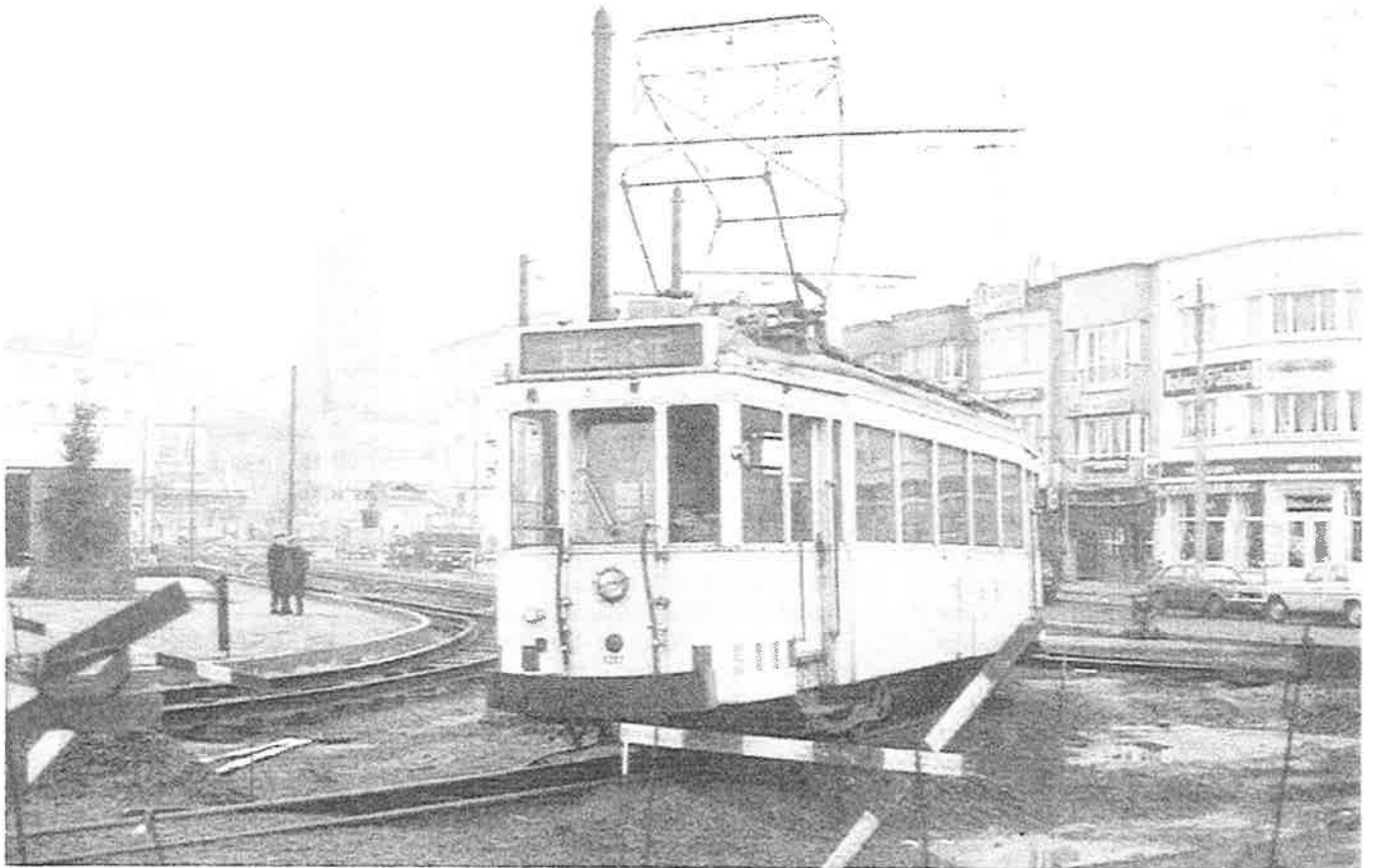
het verwerven van een oud aanhangrijtuig van de Kustlijn, waarvan *ProTram* er enkele bezat.

Tijdens de onderhandelingen bleek ASVi bereid de "Poldertram" 9994 af te staan, in ruil voor het gewenste Kustrijtuig. Dankzij een goede onderlinge samenwerking van de verschillende verenigingen konden de zaken tenslotte snel geregeld worden en zo ondertekende op 6 september *ProTram* voorzitter *Philippe Meert* het overdrachtsdocument, waarmee de 9994 juridisch in Vlaanderen terugkeerde.

Reeds enkele dagen later bevestigde de heer Vandeweghe, directeur rollend materieel bij de centrale diensten van *De Lijn* in Mechelen, de reeds op basis van het expertise-rapport verleende toestemming om de 9994 onder te brengen in de opslagloods voor museummaterieel te Weelde, waarmee een veilige en overdekte berging voor het rijtuig werd verkregen.

Midden september reisden enkele van de initiatiefnemers naar Henegouwen om het rijtuig zogoed als mogelijk klaar te maken, in afwachting van het transport. De vzw ProTram, nu eigenaar van de 9994, was bereid om één oud rijtuig van de vroegere NMVB ter beschikking te stellen voor de restauratie, hieruit kunnen veel onderdelen gerecupereerd worden.

Een belangrijke eerste stap is nu gezet door de verwerving van de 9994 en het veilig onder dak plaatsen van het rijtuig. Dit alles was niet mogelijk geweest zonder de medewerking van ASVi, ProTram, de Directie Rollend Materieel van De Lijn en enkele personen op de achtergrond. Zij wisten zich daarbij gestimuleerd door enkele enthousiaste gepensioneerden van de NMVB. De initiatiefnemers hebben echter ambitieuze plannen voor de



De 9292 (ex-9994) te Blankenberge met dienst op enkel spoor door spoorwerken.
Foto: Robert Boogaerts

9994: het moet geheel in oude glorie hersteld worden in de toestand van de late-jaren-vijftig van de vorige eeuw, zoals het op de Polderlijnen dienst deed. Het streven is om het rijtuig geheel rijvaardig, en geschikt om personen mee te vervoeren, toe te voegen aan de verzameling van een van de Vlaamse trammusea.

Vooraleer die dag aanbreekt zal er nog veel moeten worden gedaan. Dat zal vele uren werk en veel geld kosten. Wie zich aangetrokken voelt tot dit sympathieke project en mee wil helpen een oude tram uit 1930 te restaureren, of dit project financieel te willen ondersteunen, wordt uitgenodigd contact op te nemen met: **Stefan Justens, J. De Bomstraat 4, 2018 Antwerpen**, in de avonden telefonisch te bereiken op **03-2487821** of per e-mail, **stefan.justens@wol.be**.

Achtergrond over de "Poldertram"

De "Poldertram", van Antwerpen, langs Merksem, naar Lillo en Zandvliet, en vroeger zelfs zonder overstappen naar Bergen op Zoom, nam altijd een bijzondere plaats in onder de lijnen van de "Boerentram" in het Antwerpse. Het typische polderlandschap, veertig jaar geleden weggevaagd door de uitbreidingen van de Antwerpse haven, had een geheel eigen bekoring en de buurttram was het aangewezen vervoermiddel in deze streek. Het zal de vaste reizigers niet zijn opgevallen, maar voor de ook in die dagen reeds actieve tramliefhebbers waren de "Polderlijnen" 75 (naar Lillo) en 77 (naar Zandvliet) bijzonder geliefd vanwege de hier ingezette rijtuigen.

De eerste decennia waren dit de, voor het Antwerpse Buurtspoorwegnet zo kenmerkende, "Odessa"-rijtuigreeks

9646-9675, gebouwd voor de Oekraïense havenstad, maar als gevolg van de Oktoberrevolutie nooit verzonden. Zij ondergingen in hun lange leven enkele ingrijpende gedaanteverwisselingen, maar bleven lang hun lijnen trouw.

In de periode na 1944 waren het vooral de door de NMVB in haar eigen werkhuis aan de Oude Bareellei te Merksem gebouwde "Standaard" motor-rijtuigen 9656 en 9660-9664, aangevuld met enkele in dezelfde vorm omgevormde rijtuigen, 9778 en 9994, die hier de toon aangaven.

De *Polderlijnen* Merksem – Ekeren – Blauwhoef – Zandvliet - Nederlandse grens en Ekeren – Wilmarsdonk - Blauwhoef - Lillo waren ongeveer 44 km lang. Op 4 september 1887 reed de eerste stoomtram naar Zandvliet, die naar Lillo volgde op 1 oktober 1888. Vele jaren deed de trouwe

stoomtram haar dienst, maar reeds op 19 juni 1927 werd het vak Merksem - Ekeren als lijn E opengesteld voor de elektrische tractie; Oorderen (lijnletter O) werd op 18 november 1929 bereikt, en vanaf 4 januari 1931 reden de elektrische trams met de letter L door naar het haventje van Lillo. De Nederlandse grens werd op 3 mei van hetzelfde jaar bereikt, lijnletter S (Santvliet).

Omstreeks 1935 werden de lijnletters door nummers vervangen, L werd 75 met lijnkleur rosa en S werd 77 met lijnkleur groen.

De stormvloed van 1 februari 1953 richtte grote schade aan, maar alles werd hersteld. De structuurwijzigingen sinds 1950 waarbij de NMVB haar spoorlijnen progressief verving door autobusdiensten werden hier versneld door de grote uitbreidingswerken aan de Antwerpse haven. Zo verdween lijn 77 reeds op 5 november 1960, terwijl lijn 75 werd beperkt tot Blauwhoef op 27 mei 1961. De rest verdween op 1 oktober van dat jaar. Het vak Antwerpen - Hoevenen bleef nog even in gebruik voor lijn 72 naar Kapellen en Putte.

De historische waarde van NMVB motorrijtuig 9994.

Einde jaren twintig van de vorige eeuw ontwierp de toenmalige *Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen* (NMVB) een modern trammotorrijtuig dat bedoeld was om ingezet te worden op de van een elektrische luchlijn te voorziene lange interlokale lijnen van het tramnet. Hoewel dit rijtuigtype ontwikkeld was voor de bekende Kusttramlijnen, ontstond er ook een gelijksoortig type rijtuig voor de binnenlandse tramlijnen. Zo ontstonden in korte tijd voor de Kusttram 21 motorrijtuigen en 14 bijpassende aanhangrijtuigen, en voor het binnenland 72 motorrijtuigen en 48 aanhangrijtuigen.

Gedwongen door de economische omstandigheden werden, reeds na enkele jaren, vrijwel alle aanhangrijtuigen - die daartoe reeds waren voorbereid - tot motorrijtuigen omgevormd.

Later zouden al deze rijtuigen worden aangeduid als het type "*Standaard met houten kast*", in de Groep Antwerpen waren ze bekend als

"*Pullmans*". Ze waren opgebouwd met een houten geraamte dat was bekleed met metalen panelen. Vanaf 1935 kwamen er grote aantallen soortgelijke rijtuigen in dienst, die geheel in metaal waren gebouwd.

Bij de eerste grote aanbesteding van rijtuigen van dit type, op 9 april 1929, waren ook de aanhangrijtuigen reeks 19132-19136, te bouwen door de "*S.A. de Travaux Dyle & Bacalan*" te Leuven. Deze kleine reeks was bestemd voor de buurtspoorlijnen van Antwerpen, ze werd administratief ingeschreven bij de lijn Antwerpen - Zandvliet - Lillo en kwam in 1930/31 in dienst. Bij de hiervoor genoemde omvorming werden de 19132-19136 in 1932 gewijzigd in de motorrijtuigen 9990-9994.

De rijtuigen ondergingen in de loop der jaren enige wijzigingen. Zo werd het uiterlijk verfraaid door een typisch kenmerk van de Antwerpse Boerentrans: de grote zijpanelen onder de ruiten werden verlengd waardoor ze de tot dan toe zichtbare hoofdliggers van het onderstel afdekten. Deze typische aanpassing werd bij vrijwel alle Antwerpse "*Standaard*"-rijtuigen doorgevoerd. Het Antwerpse rijtuigpark onderscheidde zich hiermee van dat van de andere provincies.

In het najaar van 1947 verbrandde de 9994 in de stelplaats van Rumst. Bij het herstel tijdens de wintermaanden 1947-1948 werd het rijtuig opnieuw opgebouwd in de vorm die wel wordt aangeduid als het type "*Standaard Antwerpen*". Hoewel de oorspronkelijke houten structuur van de rijtuigkast gehandhaafd bleef, kreeg het rijtuig een uiterlijk dat vrijwel identiek is aan dat van de rijtuigen van het sinds 1935 gebouwde type "*Standaard met metalen kast*", met de genoemde verlengde zijpanelen, maar tevens kasten op het dak aan de voorzijde waarin een "lijnfilm" de bestemming van de tram aangaf en een voorzijde die gelijk was aan die van de metalen rijtuigen.

Deze bouwvorm werd voor het eerst toegepast bij zes omstreeks 1939 door het NMVB-werkhuis Merksem Oude Bareellei zelf gebouwde rijtuigen. In 1947 en 1948 werden er te Merksem nog enkele soortgelijke

rijtuigen verkregen door ombouw van bestaand materieel, waaronder de 9994. Het merendeel van deze rijtuigen bepaalde gedurende vele jaren het beeld van de "*Polderlijnen*" van de Groep Antwerpen, waarbij de 9994 vooral veel werd gezien op de lijn 75 naar Lillo.

De rijtuigen van dit type werden in de jaren 1962-1966 gesloopt, slechts twee, waarbij de 9994, vonden in 1966 een nieuw bestaan als klusjeswagen voor de Kusttram. Hiervan werd er eentje in 1971 na een ongeval eveneens gesloopt. De 9994, die in 1976 het nummer 9292 had gekregen, werd pas in 1978 buiten dienst gesteld en kwam toen in handen van de Waalse museumvereniging *Association pour la Sauvegrade du Vicinal asbl* (ASVi).

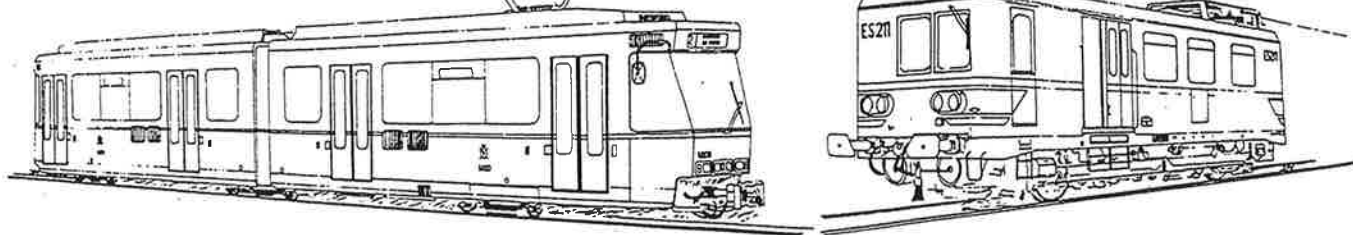
Met het rijtuig 9994 beschikken we bijgevolg over de laatst overgebleven vertegenwoordiger van een typisch Antwerps buurtspoorwegmotorrijtuig uit de periode 1945-1960, met kenmerken die alleen op de lijnen van de provincie Antwerpen voorkwamen, en een herinnering aan de "*Polderlijnen*" die een eigen karakter hadden.

Arnhem, Dirk Eveleens Maarse

Met dank aan Stefan Justens.

*De redactieploeg van
Railrevue wensen hun
lezers een vreugdevol
en gelukkig
2004*

RAIL-AKTUEEL



NMBS

Nieuwe M6-dubbeldekmotorstellen

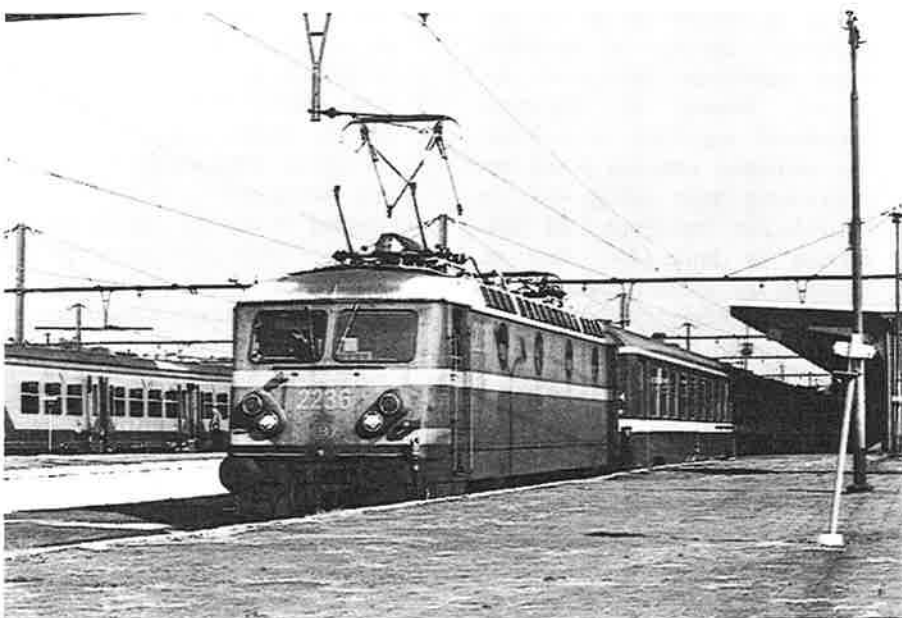
Met de leveringen van nieuwe M6-dubbeldekrijtuigen worden er alsmaar meer P-treinen voorzien in dergelijke samenstellingen. Sinds het verdwijnen van de IC-treinen uit het Antwerpse Centraal Station, diende men te zorgen voor vervangende treinen van en naar Brussel. Tussen 6.40 en 18.40 reden er dubbeldektreinen met M5-rijtuigen. Deze waren echter verouderd, ongezellig en boden weinig comfort aan de talrijke reizigers en pendelaars. Met de komst van de nieuwe M6-rijtuigen heeft de NMBS meteen gekozen voor ruimere zitplaatsen, vuilbakjes en tafeltjes voor de reizigers en bovendien een multifunctioneel rijtuig waar de mindervalide reiziger een plaats kreeg en er ook ruimte voor fietsen kwam. De foto toont een dubbeldektrein van Brussel naar Genk. Deze trein bestaat uit twee stammen van elk vijf rijtuigen waarvoor telkens een sleeplokomotief nodig zal zijn. Deze trein vertrekt dan ook met twee lokomotieven in treinschakeling. In Genk zullen er twee aparte treinen worden gevormd.

M2-rijtuigen

Eveneens vanaf 16 juni 2003 verdwenen alle oude M2-rijtuigen uit de verschillende P-treinen. Er kwamen opnieuw K4-rijtuigen in de plaats. Het verhuurcontract tussen de NS en de NMBS was ten einde en alle nog in dienst zijnde K4-rijtuigen kwamen terug naar Schaarbeek.



Een trein met een dubbele stam M6-dubbeldekrijtuigen gesleept in dubbeltractie te Gent op 28 mei 2003. foto Alain Janmart



Lok 2236 te Gent voor de P-trein naar Adinkerke op 8 september 2003. De trein is samengesteld uit een M4 - en meerdere K4-rijtuigen. Foto Alain Janmart

"Astride"

Wie vanuit Antwerpen of Leuven naar Brussel reist kan soms een uitheems krachtvoertuig opmerken aan de tractiewerkplaats van Schaarbeek. Het betreft een Franse tweespanningsloks van de reeks 36000 of Astride. Deze lokomotieven rijden een behoorlijk aantal kilometer op het Belgische net en worden door treinbestuurders van Mons (Bergen) bediend. Er worden zelfs goederentreinen opgehaald in Zeebrugge om dan langs Kortrijk en Moeskroen het Franse Tourcoing te bereiken.

Reeks 51

Alsmar meer diesellokomotieven van de reeksen 7700/7800 worden geleverd. Dit heeft tot gevolg dat de gestroomlijnde, elegante en zeer geliefde lokomotieven van de reeks 51 worden uit dienst genomen. De foto geeft een triest beeld van het "kerkhof" in de uitwijkbundel Antwerpen-Noorderdokken op 15 mei 2003. Niet minder dan 10 loks stonden er toen afgesteld voor afvoer naar een schroothandelaar. Sommige van deze loks waren reeds ontdaan van vitale delen. Alle hoop om deze loks nog te zien bij de aanleg van de hogesnelheidslijn is vervlogen.

Reeks 62/63

Voor de diesellokomotieven van deze reeksen zijn eveneens de dagen geteld. Het district Noord-Oost heeft besloten om alle loks van deze reeksen binnen afzienbare tijd uit dienst te nemen. De "betere" zullen waarschijnlijk worden overgedragen aan de dienst Infrastructuur.

Postmotorstellen

Eind mei 2003 werden de posttreinen tussen Antwerpen-Berchem en Brussel-Klein Eiland alsook de tussen Charleroi en Brussel opgeheven. Er bleven enkel nog ritten behouden tussen Gent en Brussel. Deze laatste verbinding werd tenslotte ook opgeheven op 10 oktober 2003. Meteen na het stopzetten van de verbindingen werd het perron in Gent voorzien van een metalen afsluiting, zodat er geen postmotorstel meer kan lossen of laden. In Antwerpen-Berchem werd de ver-



SNCF-Astride 36014 te Schaarbeek op 15 augustus 2003.
Foto: Alain Janmart



Sfeerbeeld van het "Kerkhof" Antwerpen-Noorderdokken op 15 mei 2003 met 10 loks reeks 51.
Foto: Alain Janmart

binding tussen spoor 1 en het post-sorteercentrum onmiddellijk uitgebroken tijdens de week van 1 tot 5 juni 2003. Er bleven de laatste weken nog slechts drie postmotorstellen in dienst, om de ritten te verzekeren tussen Gent en Brussel. Het waren de 965, 966 en 973. De overige stonden reeds lange tijd afgesteld op afgeschafte triëersporen in een bundel buiten Merelbeke.

Reeks 16

De elektrische lokomotieven van de reeks 16 hebben blijkbaar een zoveelste levensloop gevonden. Buiten de twee P-treinen (Oostende-Brussel en Welkenraedt-Brussel) worden deze loks ook gebruikt voor het slepen van speciale internationale treinen. Ook wordt er een 16 gebruikt om de internationale avondtrein naar Munchen en Wenen tot Aachen te slepen. De foto toont een Lourdestrein vanuit Tourcoing naar Schaarbeek.

Reeks 91

De 9152 Cockerill rijdt nog steeds op de terreinen van de wagenherstelplaats te Gentbrugge-Arsenaal. Hij rijdt enkel tussen de wijkbundel naast de tractiewerkplaatsen van Merelbeke en de sporen naar de verschillende afdelingen voor het herstellen van de goederenwagens. Alain Janmart

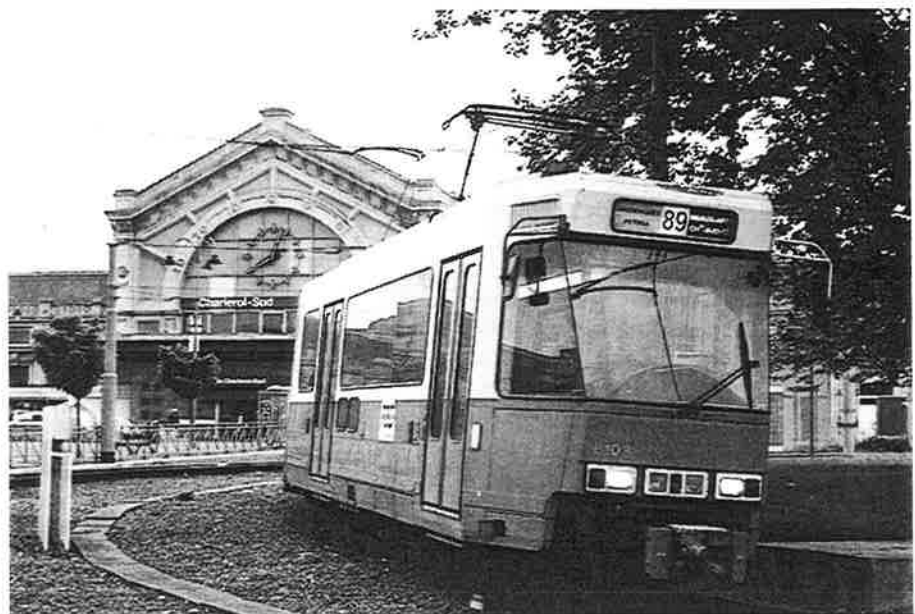
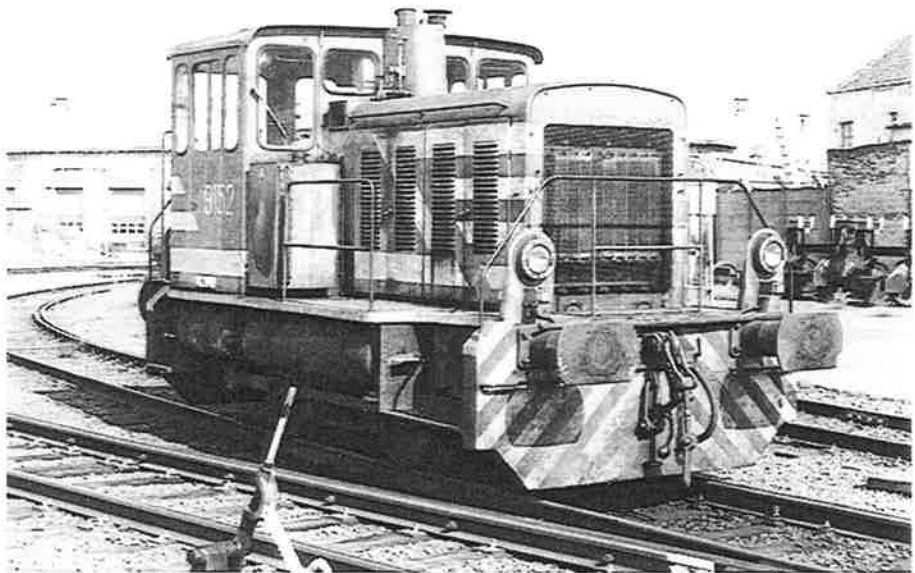
Foto boven: Lok 1603 met een Lourdestrein aan de haak op lijn 89 te Oudenaarde op 14 mei 2003.

Foto midden: Lokje 9152 op 9 augustus te Gentbrugge-Arsenaal.

Foto onder: De nog in oorspronkelijke kleuren rijdende 6103 op 9 mei 2003 in de keerlus aan Charleroi Sud.
Alle foto's: Alain Janmart

TEC CHARLEROI

Nog steeds BN trams in NMVB schildering: Regelmatig worden er nog BN-trams in Jumet voor langere tijd binnengehaald om herschilderd en grondig nagekeken te worden. Toch rijden er nog steeds trams in de oorspronkelijke NMVB schildering.



DE LIJN

OOST VLAANDEREN

Tramverlenging Flanders Expo:

In de Voskenslaan, achter het Gentse Sint Pietersstation, werden de transporen over een lengte van 600 m in het wegdek geplaatst door de firma Taveirne uit Torhout. Begin september waren er bovendien spoorvernieuwingswerken tussen het Rabot en de Palinghuizen. De trams van de lijnen 1/10 dienden op enkelspoor te rijden en maakten gebruik van de oplegwissel aan het Griendeplein (Rabot). A. J.



WEST VLAANDEREN

Stelplaats Adinkerke

Nabij het NMBS station van Adinkerke-De Panne bevonden zich aan de keerlus twee opstelsporen. Inmiddels werden er nog twee bijkomende sporen aangelegd. Deze sporen en de stelplaats vervangen de oude stelplaats van De Panne, die nu overgaat naar de T.T.O. 's Nachts worden er op de nieuwe sporen twee of drie trams gestald. A. J.



Foto boven:

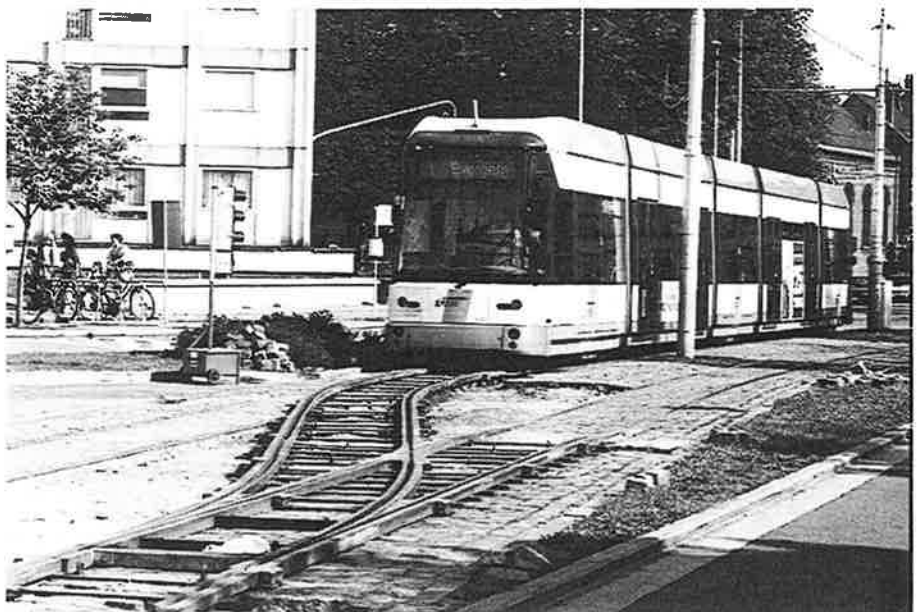
6007 en 6047 nog op de al geplaatste uitwijksporen te Adinkerke op 14 mei 2003. foto: Alain Janmart

Foto midden:

De sporen van en naar Flanders Expo in de Gentse Voskenslaan op 8/9/03 foto: Alain Janmart

Foto onder:

De oplegwissel aan het Griendeplein (Rabot) op 8/9/03. Technische staf van De Lijn Antwerpen; goed kijken, het bestaat! foto: Alain Janmart



Nieuwsjes van de kusttramlijn

Op 8 november 2003 kwam de BN/Kusttram 6009 uit de Centrale Werkplaats Oostende, met bij wijze van proef, digitale bestemmings-aanduiders voor- en achteraan, alsook met 4 digitale aanduiders, aan de zijruiten. BN/Kusttram 6028, die al een digitale voorfilm had, is onlangs van een nieuwe matrixfilm voorzien. Het gaat om een voorfilm van het type dat ook in BN 6036 werd geïnstalleerd na diens ongeval in de zomer van 2002.

Als gevolg van de heraanleg van de vrije tram- en busbaan op de Hendrik Serruyslaan te Oostende, is er enkelspoordienst 'zuid' (spoor De Panne-Oostende), tussen het Kaaistation, en een Californische wissel, ter hoogte van de Van Iseghemlaan. De halte Marie-Joséplein wordt momenteel opengebroken en bijgevolg is er tijdelijk een vervangingshalte in de Koningsstraat, tussen de verkeerslichten van de Van Iseghemlaan en deze aan het Marie-Joséplein.

Eveneens is er enkelspoor exploitatie te Middelkerke, tussen de wissel "Degreefplein", gelegen een honderdtal meter voor de halte Degreefplein aan de kant van Oostende, en een californische wissel die werd aangebracht in de Leopoldlaan ter hoogte van de halte "Casino". Momenteel wordt er daar enkelspoor Noord gereden, dit tengevolge van de heraanleg van de doortocht van Middelkerke.

In de stelplaats De Panne (Esplanade) zijn gisteren de werken aangevat met het opbreken van de kasseien en het nog aanwezige spoor (23 Kg) van de voormalige koer, dit in het kader van de herinrichting van deze locatie. Vervolgens zullen nieuwe rails (NP4) en spoortoeestellen geplaatst worden en wordt gans het emplacement van bovenleiding voorzien. Voor de uitvoering van de spoorwerken tekent aannemingsbedrijf Denys NV uit Gent, de bovenleiding wordt heraangelegd door De Lijn. Om in regel te zijn met de geldende milieuwetgeving, kon dit werk pas nu starten, daar eerst de oude dieselbrandstof tanks, welke onder de koer lagen, dienden verwijderd te worden,

Binnen in de loods komen de railprofielen boven op het bestaand beton te liggen. De aanleg hiervan is voor rekening van de technische werkgroep van TTO-Noordzee. Bovenleiding in de loods is niet voorzien.
Eddy Geuvels

VLAAMS BRABANT

Vernieuwde stelplaats Dilbeek

Een stukje geschiedenis:

Wat op dit ogenblik bekend staat als "de stelplaats van Dilbeek", is oorspronkelijk opgericht als een groot tramstation van de derde generatie bij de elektrificatie van het buurtspoorwegnet rond Brussel. Deze derde generatie zijn de grotere stelplaatsen en ze werden alle gebouwd in de periode tussen 1907 en 1913 in functie van het buurtspoorwegnet van Brussel en het kruispunt van de lijnen te Leerbeek. Gezien deze historiek achtte de dienst Monumentenzorg het nodig de woning en de watertoren van deze stelplaats te beschermen als monument. Met de afschaffing van de tram, werd in 1966 deze tramstelplaats omgevormd tot autobusstelplaats en onderhoudscentrum.

Nieuw:

De kleur en de stenen van de oude stelplaats zijn gebleven, de technologie is intussen geëvolueerd. De upgrade naar de 21e eeuw was een logische en nodige stap. Alles samen heeft deze renovatie ongeveer 5 miljoen euro gekost.

De gebouwen:

Het beschermde dienstgebouw waarvan de woonfunctie is verdwenen, huisvest nu de kantoren van de stelplaats. Daarachter staat de watertoren, waar tot 1911 de stoomtrams van de lijn naar Ninove bijtankten. In de voormalige lampisterie is er nu een elektriciteitscabine, kleedkamers en een bergplaats voor de motoren van de controleurs. Van het oude onderhoudsgebouw bleven enkel de voorgevel en de twee zijgevels recht. In de plaats kwam een moderne, ruime werkplaats met moderne garagetechnologie, een volledig nieuw dak en een ondoordringbare vloer met vloerverwarming. Er zijn vijf werkstanden, een remtestbank, spelingdetector en zijslipmeter en zes

individuele hefkolommen voor herstellingen. Zoals in alle vernieuwde stelplaatsen kwam er ook een vorstvrije, milieuvriendelijke wasstraat. Deze carwash gebruikt regenwater, dat via een zuiveringsinstallatie gerecycleerd en herbruikt wordt. Het waterverbruik kan op deze manier met 90% verminderd worden. Nadat de bodem gesaneerd werd kregen de parkeerplaats van de bussen, de tankzone en de wasplaats een vloeistofdichte deklaag. De nieuwe brandstoftanks zijn ingebouwd in een overdekt tankstation. Ze hebben een lekdetectie systeem en een beveiliging tegen overvullen. De twee gasolietanks hebben elk een inhoud van 40.000 liter. Voor de verwarming van de gebouwen en het wassen van de voertuigen wordt aardgas en milieuvriendelijke reinigingsmiddelen gebruikt. Bij de renovatie werden maatregelen genomen tegen geluidsoverlast en uitlaatgassen. De bussen hebben nu een vaste plaats met elektrische batterijladers en aansluitpunten op de persluchtleiding. Stationair draaien om de autobussen op druk te brengen is dus niet meer nodig. In de stelplaats zelf is er plaats voor 23 standaardbussen, de rest staat buiten op de koer.

Uitbreiding:

Tegenwoordig overnachten er 35 bussen, in de nabije toekomst zal dit oplopen tot 45. Er is tevens een zendmast opgesteld ten behoeve van de radioverbinding in de regio. Deze signalen worden doorgestuurd naar de centrale zendmast te Haacht, waarna ze via telefoonlijnen in de dispatching te Leuven terechtkomen.

Onderhoudscentrum:

Dilbeek is reeds jaren een onderhoudscentrum voor de stelplaatsen Leerbeek, Meerbeke (Ninove), Het Rad (Anderlecht) en Drogenbos (Ukkel). Naast de kleine dagelijkse herstellingen krijgen de bussen er alle 10 tot 15 duizend kilometer een grondige onderhouds- en opknappbeurt.

Personeel:

De exploitatiechef zorgt samen met zijn bedienden, brigadier, mecaniciens, controleurs en chauffeurs voor de exploitatie van de lijnen in de regio.

De cijfers:

Aantal personeelsleden stelplaats:

1 exploitatiechef

2 stelplaatsbedienden

88 chauffeurs

7 baancontroleurs

Personeel onderhoudscentrum:

1 brigadier

6 mecaniciens

De stelplaats Dilbeek was in 2002 goed voor 1.357.752 km/jaar. Er zijn daar momenteel 35 standaard-autobussen waarvan er 30 nodig zijn tijdens de piekuren. De stelplaats bedient volgende buslijnen.

116 Brussel Kapellekerk-Anderlecht-Ternat

117 Brussel Kapellekerk-Anderlecht-Dilbeek, Rondenbos

118 Brussel Kapellekerk-Anderlecht-Schepdaal

126 Brussel Noord - Liedekerke-Ninove sneldienst *

127 Brussel Noord - Ninove sneldienst *

129 Brussel Noord - Dilbeek, Zuurweide *

134 Brussel, Zuid-Ukkel, Diesdelle *

136 Groot Bijgaarden-Alsemberg *

137 Dilbeek, Stelplaats-Alsemberg *

Schoolbus I Dilbeek

* Een groot gedeelte van de diensten op de lijnen 126, 127 en 128 worden gereden door de stelplaats Meerbeke. Drogenbos en. Het Rad doen ook een gedeelte van de lijnen 129, 134, 136 en 137.

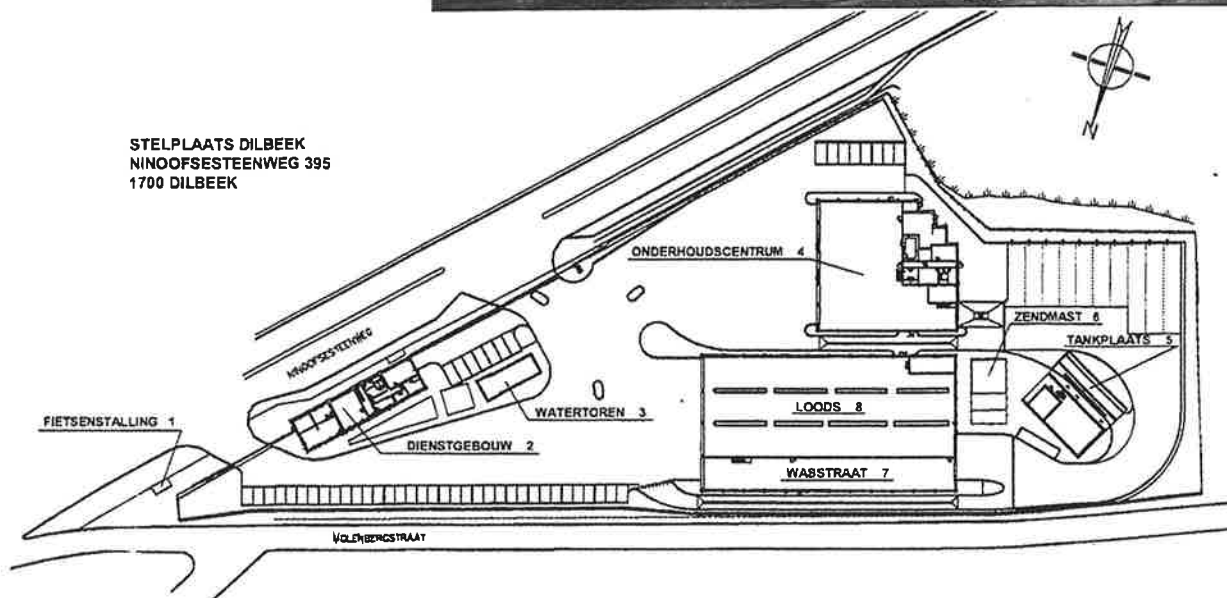
Foto midden: De nieuwe Unimog depannage voor de stelplaats Dilbeek. 26 april 2003 foto Luc Couscheir



De oude depannage 7572 (ex 4830) van Dilbeek. 26 april 2003, foto Luc Couscheir



STELPLAATS DILBEEK
NINOOFSESTEENWEG 395
1700 DILBEEK



ANTWERPEN

Keerlus Metropolis:

Op 21 augustus werd eindelijk de keerlus Metropolis aan de wijk Luchtbal ingerezen. Proefwagen van dienst was PCC 7073 en is tot op heden de enige tram die de nieuwe lus gebruikte. Het inrijden zelf verliep niet geheel vlekkeloos omdat er nog enkele verkeersborden in het ruimtprofiel stonden. Inmiddels is de lus bij het afrijden nog steeds afgesloten door obstakels en werd de cyclus van de verkeerslichten nog niet aangepast. A.J.



PCC 7073 aan de "terminushalte" Metropolis op 21 augustus 2003.
foto Alain Janmart

Reclame trams:

7002 OP Brussel
ex Sunparks tot 10/2003
7003 Briko Depot
ex Go Pass tot 8/2003
7004 Steps
ex De Zondag tot 9/2003
7026 Beneton
ex Panamarenko tot 9/2003
7047 Aquatopic
ex Knack tot 9/2003
7053 VDAB
ex Harry Potter tot 4/2003
7054 Santa - ex 100 jaar elec. tram
tot 11/2003

| | Antw. | O-Vl. | Vl-Br. | Limb. | W-Vl. | totaal |
|--|-------|-------|--------|-------|-------|--------|
| reizigers in milj. | 120 | 68 | 55 | 30 | 45 | 318 |
| ontvangsten in miljoen Euro | 36 | 22 | 20 | 10 | 17 | 105 |
| km in milj.: Tram | 8,0 | 2,8 | | | 2,8 | 13,6 |
| Trolley | | 0,6 | | | | 0,6 |
| Bus | 23,9 | 15,4 | 17,3 | 12,3 | 13,6 | 82,5 |
| Pachter | 11,3 | 10,8 | 8,2 | 11,9 | 7,3 | 49,5 |
| School | 4,0 | 4,3 | 2,6 | 2,8 | 3,7 | 17,5 |
| Tot. km entiteit | 47,2 | 33,9 | 28,2 | 27,0 | 27,4 | |
| totaal aantal kilometer over heel Vlaanderen - De Lijn | | | | | | 163,7 |

Revisie van trams:

Het is nog steeds wachten op de nieuwe tractieinstallaties voor de revisie van de rest van de PCC's. Ondertussen rijden de 7009, 7015, 7024 en 7027, na te zijn opgeborgen tijdens de zomervakantie, terug dagelijks hun rondjes. Van de acht op reserve staande trams zijn er reeds veel klaar om de nieuwe tractieinstallatie te ontvangen. Hopelijk zijn deze tegen de zomer van 2004 beschikbaar, wanneer de hernieuwing van de Ring van start gaan. L.C.

| Cijfers 2002 | Antw. | O-Vl. | Vl-Br. | Limb. | W-Vl. | totaal |
|---|-------|-------|--------|-------|-------|--------|
| Aantal: Tram | 188 | 68 | | | 49 | 305 |
| Trolley | | 20 | | | | 20 |
| Bus | 498 | 306 | 417 | 328 | 312 | 1861 |
| Pachter | 234 | 227 | 179 | 157 | 161 | 958 |
| Totaal entiteit | 920 | 621 | 596 | 485 | 522 | |
| Totaal aantal voertuigen over heel Vlaanderen - De Lijn | | | | | | 3144 |

DE LIJN ALGEMEEN

De Lijn gaf een boekje uit met een aantal statistische gegevens per 31 december 2002. Hierna de belangrijkste afgeronde cijfers.

| Opbrengsten | | Uitgaven | |
|--------------------|--------|---------------------|-------|
| Netto | 105,7 | Personeel | 292,7 |
| Andere | + 15,1 | Verbruik | 14,7 |
| Totaal | 120,8 | Brandstof | 16,9 |
| | | Electriciteit | 4,4 |
| | | Pachters | 154,8 |
| Subsidies | 15,6 | Diensten | 35,5 |
| Toelagen | 437,0 | Afschrijving | 39,2 |
| | | Verzekering | 5,7 |
| | | Financiering kosten | 9,4 |
| Totaal opbrengsten | 573,4 | Totaal uitgaven | 573,4 |

Vergelijk even het totaal opbrengsten 120,8 en het totaal uitgaven 573,4. U bekomt dan de kostendekkingsgraad!
L.C.

ANTWERPEN

De dubbele sleutel naar 't stad:

Met deze slogan lanceert De Lijn Antwerpen een nieuwe lijn 14 en een verlengde lijn 16. Vanaf maandag 3 november 2003 telt De Lijn twee nieuwe buslijnen. Zij zijn een nieuwe stap in de realisatie van de basismobiliteit in Vlaanderen. Met deze lijnen geeft De Lijn de gemeenten Hove, Kontich, Lint, Boechout en deelgemeente Vremde meer mobiliteit.

Tot in de eerste gordel rond de stad:

Met de lijn 14 en 16 trekt men de vroegere stadslinje door tot in de eerste gordel rond de stad. Ervaring leerde dat zo'n operatie altijd succesvol is. Zo is met de verlenging van tram 3 tot in Zwijndrecht en Keizershoek en van bus 26 tot in Aartselaar, het aantal reizigers opmerkelijk toegenomen. Hetzelfde wordt verwacht voor de lijnen 14 en 16.

Van waar tot waar:

De nieuwe lijnen zijn een aanvulling op het bestaande vervoersaanbod. Lijn 14 rijdt tussen Antwerpen en Vremde, lijn 16 tussen Antwerpen en Kontich. Op het stuk tussen Antwerpen en Mortsel volgen de beide lijnen het bestaande traject van de bestaande lijn 16. Vanaf Mortsel (oude terminus) gaan ze elk hun eigen weg. Lijn 14 rijdt verder naar Boechout en Vremde, en lijn 16 rijdt verder naar Hove, Lint en Kontich.

Nieuwe verplaatsingsmogelijkheden:

De nieuwe lijnen geven de reizigers nieuwe verplaatsingsmogelijkheden. Ze verbinden een aantal verspreide woonkernen met elkaar en tevens met Mortsel en Antwerpen. Bovendien geven de buslijnen aansluiting op andere stedelijke bus- en tramlijnen. Mogelijkheden voor werken, winkelen, school en recreatie verhogen hierdoor significant. En via belangrijke aanknooppunten met de NMBS stations van Mortsel, Kontich, Boechout en Berchem komen ook Lier, Mechelen en Brussel dichterbij.

Hoe vroeg en hoe laat, hoe vaak :

De lijnen 14 en 16 zijn stadslijnen. Dit is belangrijk, want stadslijnen rijden niet alleen vroeger en later maar ook met een hogere frequentie. Op een weekdag rijden de bussen van 5 tot 23 uur, op zaterdag vanaf 6.30 en op zondag vanaf 7 telkens tot 23 uur. De frequentie op het bestaande, gezamenlijk stuk tussen Antwerpen en Mortsel blijft 15 minuten, op de beide takken wordt dit 30 minuten. Op zater-, zon- en feestdagen voor 8 uur 's morgens en alle avonden na 20 uur zakt de frequentie naar 20 en 40 minuten.

Normale Lijntarief en de Kontichkaart:

Op de lijnen 14 en 16 gelden de normale Lijntarieven. Er is een uitzondering: de inwoners van Kontich Kazerne en Waarloos genieten, dankzij de gemeente Kontich, van de Kontich-kaart. Dit is een 10 rittenkaart voor verplaatsingen tussen Waarloos / Kontich Kazerne en Antwerpen. Met deze kaart rijden de reizigers voor 2 zones naar 't stad in plaats van 3 (Waarloos) of 4 (Kazerne). Vanuit de andere zones in Kontich rijden de reizigers nu al voor 2 zones naar Antwerpen. (Dergelijke "speciale" tarieven worden ook elders in Vlaanderen gebruikt.)

Informatiecampagne:

De inwoners ontvangen een huis-aan-huis-pakketje met een brief, infofolder, dienstregelingenboekje en een probeerbon. Advertenties in de streekkranten en gemeentebladen. Promotie via de Infobus van De Lijn op diverse plaatsen en manifestaties. Er is een nieuw busboekje verschenen voor de lijnen 14 en 16. Naast alle klassieke inlichtingen werden er deze keer ook kaartjes gedrukt met daarop duidelijk het gevolgde traject en haltes. Wel jammer dat de zonegrenzen niet werden aangeduid. Op de lijnen 14 en 16 dient de chauffeur Lijnkaarten te verkopen in plaats van stadskaarten. Alle halten tussen het Centraal station van Antwerpen en Mortsel Kaphaanlei vallen in de zone 01. Voor lijn 14 liggen de halten in Boechout in de zone 66 en in Vremde in de zone 67. Wat lijn 16 betreft liggen de halten in Hove tot de

Veldkantlaan in de zone 66. Voor de rest van Hove en Lint is dit 77. Op het grondgebied van Kontich (Kazerne) is het zonenummer 76.

Alleszins een goed initiatief dat zeker positief zal ontvangen worden door de inwoners van Vremde. Deze moesten het tot nu toe doen met enkele bussen per (week)dag maar die worden vanaf 3 november nu meer mobiel. Op de tak naar Kontich (lijn 16) waren sommige trajectbewoners evenwel iets minder busminded.

L.C.

Pegasus (4)

Natuurlijk bestaat er ook een Pegasusplan (PP) voor Antwerpen. Zoals we dit hebben gebracht voor Oost-Vlaanderen en Vlaams-Brabant, volgt hierna wat De Lijn voor Antwerpen en omgeving op het oog heeft. Basis is hier weer de perstekst van De Lijn. Inmiddels zijn er reeds enige projecten in de pers verschenen. Eventueel geeft ook de redactie van Rail Revue enige commentaar en/of toelichting. Een gedeelte van Pegasus is immers verbonden met de belangrijke infrastructuurwerken die in de komende jaren zullen trachten om Antwerpen "mobiel" te houden. De belangrijkste zijn de hernieuwing en het "rond maken" van de Ringautostrade, de Singel, de Leien, diverse invalswegen, de HST en goederenspoor met een tweede toegang tot de haven en een verbreding van het Albertkanaal.

De aanleiding:

Uit alle studies (ondermeer SEMA-DIMARSO eind jaren '80) blijkt dat het wegennet van, naar en rond Antwerpen op middellange termijn volledig verzadigd zal zijn. (Wie hier mocht aan twifelen moet maar eens een verplaatsing in de stad maken wanneer er zich een licht incident op de Ring heeft voorgedaan, nvdr). Er is behoefte aan bijkomend openbaar vervoer van hoge kwaliteit. Zowel huidig aanbod als de kwaliteit van het openbaar vervoer in de regio voldoen

niet. Snellere verbindingen met een hogere frequentie dringen zich op. Het masterplan (goedgekeurd door de Vlaamse regering op 15 december 2000) bevat tal van infrastructurele maatregelen voor het openbaar vervoer. Naast de verschillende tramlijnverlengingen naar de eerste gordel rond de stad voorziet het plan in de uitbreiding van het tramnet naar nieuwe stedelijke ontwikkelingen in en rond de kernstad. Bovendien zorgt het masterplan voor verbeteringen van de doorstroming van het openbaar vervoer door kleine ingrepen op korte termijn, waarvan er al enkele gerealiseerd zijn. De tramlijnverlenging naar Zwijndrecht/Melsele en Merksem-Keizershoek (lijn 3) zijn al sinds enige tijd in gebruik. Voor eind 2010 zouden de verlengingen naar Hemiksem, Kontich, Boechout, Wommelgem, Wijnegem, Ekeren en Linkeroever-Noord een feit worden. Aan de hand van een onderzoek naar mobiliteitsbehoefte wordt het busaanbod geheroriënteerd en afgestemd op deze tramuitbreidingen. Een en ander leidde tot een ambitieuze langetermijnvisie, beter bekend als de "Uitbouw en reorganisatie van het openbaar vervoer in de Antwerpse regio". Dit plan bepaalt de acties en investeringen in de komende 15 tot 20 jaar, en maakt also deel uit van het PP.

De doelstelling:

Een web van tram- en buslijnen in en rond de Metropool. De Lijn Antwerpen streeft naar een fijnmazige spinnenwebstructuur rond een stamnet van tramlijnen, met als basis de verlengingen. De verschillende knooppunten worden met elkaar verbonden door een of meerdere vervoersmodi. Niet alleen de stad zelf wordt binnen deze structuur verbonden met de omliggende gemeenten, ook de gemeenten onderling worden met elkaar verbonden. Zo moeten de reizigers niet meer eerst naar het centrum om naar een andere randgemeente te gaan. De Lijn stelt in haar plan volgende doelstellingen voorop:

- een exploitatieschema dat volledig op de markt is afgestemd. Zowel naar lijnen, haltes en overstapplaatsen.
- hoge kwaliteit naar frequentie, comfort en stiptheid.

- optimaal verbinden van zoveel mogelijk knooppunten.
- perfecte ondersteuning van de ruimtelijke structuur in de regio. Kortom: dit plan is een instrument voor duurzame mobiliteitbeheersing dat de lokale overheden helpt om een toekomstgericht ruimtelijk beleid te voeren.

Het project:

Vlotte doorstroming is de sleutel tot succes. De ambities reiken ver: 30 miljoen reizigers extra per jaar. Meer trams en bussen en meer reizigers kunnen enkel wanneer de kwaliteit van de dienstverlening optimaal is. Daarom voorziet De Lijn nu al diverse maatregelen om de doorstroming te versoepelen en een stipte dienstverlening te verzekeren.

Volgende maatregelen zit ten mee in het pakket van het PP.

- vrije trambusbanen op de hoofdassen.
- rotondes en de aanpassing van kruispunten met voorrang voor het openbaar vervoer.
- verkeerslichtenbeïnvloeding op alle assen.
- voorsorteerstroken voor bussen aan de kruispunten op alle hoofdassen. (waarom geen voorsorteerwissels plaatsen voor de trams nvdr)

PP Antwerpen voorziet vier grote projecten:

- verlengen van bestaande tramlijnen
- een tram op de Singel
- indienstneming van een gedeelte van de premetro dat nog niet in exploitatie is. (dit is volkomen in tegenspraak met wat enkele jaren geleden verteld werd ter gelegenheid van de ingebruikname van de koker voor lijn 3, nvdr)

Planning

Maximale betrokkenheid gemeenten. De ambities reiken ver, een gefaseerde aanpak is dus noodzakelijk. Prioritaire projecten worden eerst aangepakt en andere volgen. In het najaar worden de gemeenten in de regio betrokken in een uitgebreid informatietraject over de studies en plannen, waarbij de medewerking van de gemeenten van cruciaal belang is. De fasering en planning zullen bovendien worden afgestemd op het toekomstige investerings-

programma van de spoorwegen (NMBS) en de Afdeling Wegen en Verkeer Antwerpen (AWV).

Kostprijs

De investeringen voor de realisatie van het project worden geraamd op:

- 140 miljoen € voor de voertuigen
- 423,5 miljoen € voor infrastructuur
- 35 miljoen euro voor de jaarlijkse meerkost exploitatie

(en nu concreet, wat gaan wij als openbaar vervoer gebruiker/liefhebber/hobbyist misschien zien gebeuren, de volgende jaren, nvdr)

Project 1: verlengen van bestaande tramlijnen tot aan de rand van de agglomeratie Antwerpen. Tramlijnen worden verlengd naar volgende gemeenten :

- Hoevenen en Kapellen
- Merksem en Brasschaat
- Antwerpen naar Wilrijk/Edegem
- Hemiksem en Schelle
- Antwerpen Linkeroever (Noord nvdr) en Kruibekke
- Zwijndrecht en Beveren

Resultaat?

- tramlijnen met een hoge frequentie in beide richtingen: om de zes minuten in de spits, om de tien minuten in de daluren
- overstappen wordt tot een minimum herleid
- de halteafstanden zijn minstens 0,5 en hoogstens 0,8 km, afhankelijk van de overstapplaatsen op de knooppunten, in woonkernen en/of bij attractiepolen

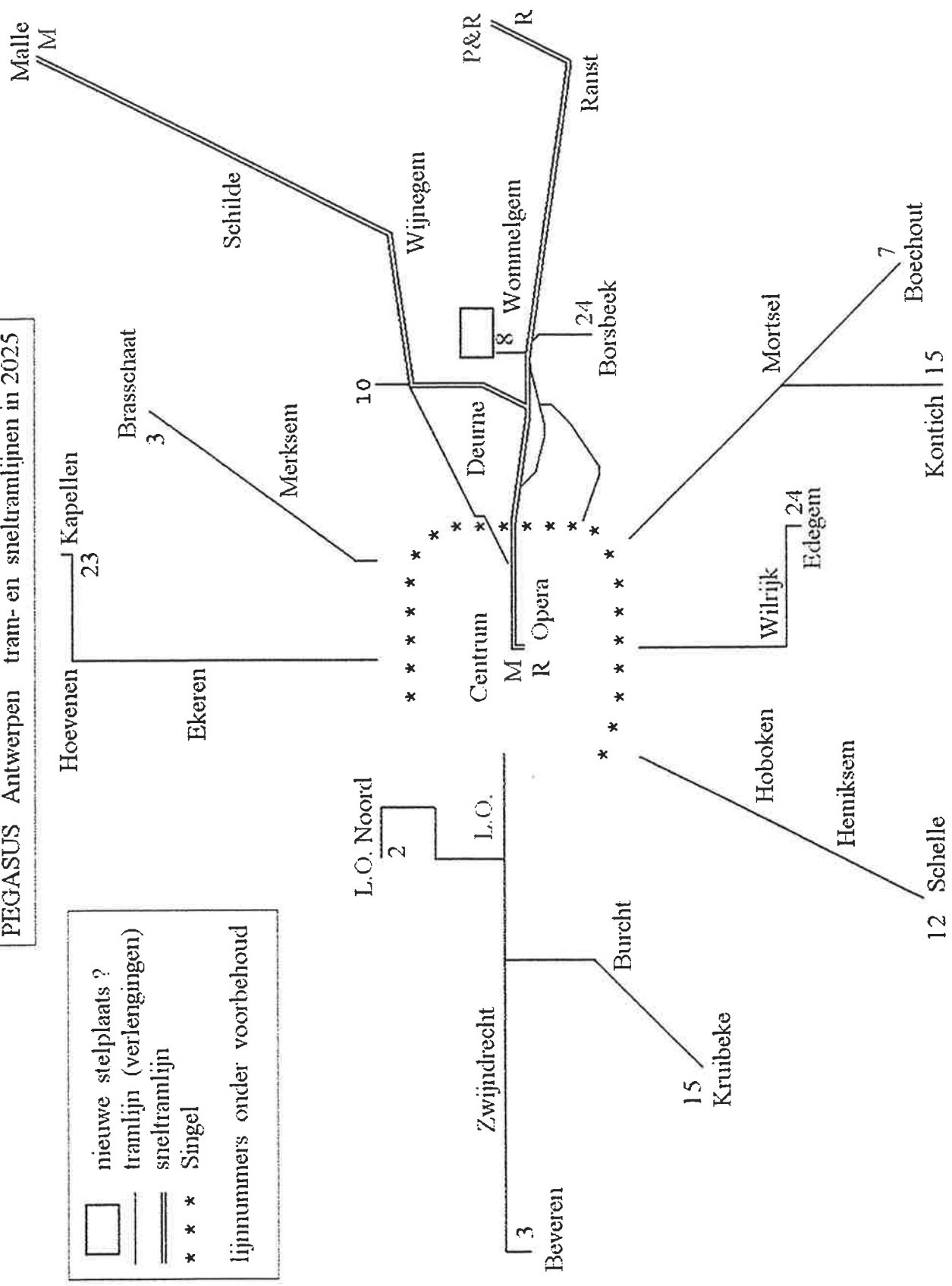
Project 2: een tram op de singel

Er wordt een traminfrastructuur voorzien op het tracé van de singel tussen de Noorderlaan en het NMBS station Zuid. Deze infrastructuur biedt de mogelijkheid voor een afzonderlijke tramlijn en bovendien het afleiden van radiale tramlijnen. Een lijn vanuit een randgemeente, gericht op het stadscentrum kan een gedeelte van de Singellijn volgen (bv. via Berchem station) en daarna een andere bestaande lijn verder naar het centrum rijden. Resultaat?

- maximale overstapmogelijkheden
- haltes optimaal afgestemd op overstapplaatsen bij knooppunten, in woonkernen en attractiepolen

PEGASUS Antwerpen tram- en sneltramlijnen in 2025

nieuwe stelplaats ?
 tramlijn (verlengingen)
 sneltramlijn
* * * Singel
 lijnnummers onder voorbehoud



Project 3: indienstneming van de premetro-as Turnhoutsebaan met de stations Opera, Astrid, Drink en Morkhoven.

Wat?

Sneltrams zijn zowat het summum van dienstverlening, snelheid en bedrijfszekerheid. Ze krijgen in hoge mate een vrije baan. De Lijn Antwerpen voorziet de indienstneming van de premetro vanaf station Opera tot Morkhoven en dan verder bovengronds in oostelijke richting. Welke lijnen:

- naar Wijnegem en Malle
- naar Borsbeek en Ranst

Resultaat?

- tramlijnen met een hoge frequentie (10' in de spits en 15' in de daluren)
- overstappen wordt tot een minimum herleid
- gemiddelde halteafstanden van minstens 0,8 km, afgestemd op overstapplaatsen bij knooppunten, in woonkernen en attractiepolen

nvdr : hier hoort zeker wat meer commentaar en bedenkingen bij:

- Het is uiteindelijk een goede zaak om de premetrotunnel te gebruiken. Bij congestie in de stad zijn de bestaande lijnen 2, 3 en 15 zowat het enige dat nog beweegt.
- Met lijnen naar Malle (een verlengde 10) en Ranst (een verlengde 24) gaat men een regio in die nu van enig spoorvervoer verstoken is.
- Voor deze twee lijnen moet er afzonderlijk materiaal gebruikt worden. Station Opera als kopstation vereist tweerichtingstrams.
- Blijft men houden aan meterspoor? Een afzonderlijke exploitatie biedt immers de mogelijkheid om normaalspoor te gebruiken. Nadeel is natuurlijk dat de trams niet kunnen gebruikt worden op de bestaande infrastructuur.
- Waarom maar tot Opera en waarom bijvoorbeeld niet verder via de Leien naar Antwerpen (Nieuw) Zuid, of verder gekoppeld aan een lijn richting zuidkant van de agglomeratie?

Project 4: randstedelijke buslijnen

Wat?

Het project voorziet knooppunten tussen het bestaande stervormige en

centrumgerichte net, en de nieuwe randstedelijke buslijnen. Zo ontstaan meteen ook nieuwe trajecten, waardoor sommige verplaatsingen niet langer via het centrum moeten verlopen. De bereikbaarheid van de NMBS stations Boechout, Hove en Hemiksem verbetert eveneens. Tijdens de ochtendspits zullen de (verkorte) ritten bovendien worden afgestemd op de treinen naar Antwerpen en Brussel, in de avondspits op de treinen komende van Antwerpen en Brussel. In de daluren worden de bussen afgestemd op lokale behoeften.

Welke lijnen?

- * Al in dienst
- 33 Hoboken - Merksem
- 78 Zandvliet - Wijnegem
- 130 Wilrijk - Lier (dit zijn nu juist geen goede voorbeelden voor wat doorstroming betreft, nvdr)
- * Gepland:
- Borsbeek - Hemiksem
- Wilrijk - Wijnegem

Resultaat?

- buslijnen met een hoge frequentie: 15' in de spits en 30' in de daluren
- buslijnen tot in het centrum van de gemeenten en met snelle verbindingen
- overstappen wordt tot een minimum herleid
- de halteafstanden zijn afhankelijk van de woonkernen, attractiepolen en overstappunten op de radiale trein, tram- en buslijnen
- de hoofdhalttes zijn volledig afgestemd op de comforteisen van de reizigers met wachtruimte, telefoon, parkeergelegenheid en fietsenstalling

Naar waar worden er tramlijnen gepland en/of verlengd?

- vanaf Metropolis naar Ekeren, Hoevenen en Kapellen
- vanaf Keizershoek naar Brasschaat (lijn 3)
- vanaf Rivierenhof naar Wijnegem (lijn 10)
- vanaf Silsburg naar Wommelgem (lijn 24)
- vanaf Mortsel naar Boechout (lijn 7 of 15, werken gaan aanvatten)
- vanaf Mortsel naar Kontich (lijn 7 of 15, planning gevorderd)
- vanaf lijn 2 of 24 (?) naar Wilrijk /

Edegem

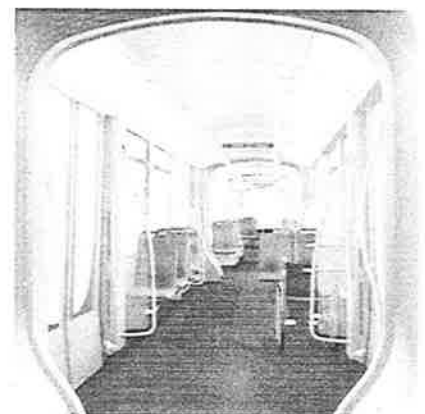
- vanaf Schoonselhof naar Hemiksem (lijn 12, planning gevorderd), later nog te verlengen naar Schelle
- vanaf Linkeroever naar Kruibeke (lijn 15?)
- vanaf Linkeroever naar Linkeroever-Noord (lijn 2?)
- vanaf Zwijndrecht naar Beveren (lijn 3)
- een singellijn
- sneltrams vanaf Opera via de premetrokoker naar Deurne-Zuid en vervolgens een tak naar Wijnegem, Schilde en Malle enerzijds; en een tak naar Wommelgem en Ranst anderzijds
- L.C.

nvdr: Het valt op dat er in de binnenstad zo goed als niets gepland wordt

MIVB

Nieuwe tramrijtuigen.

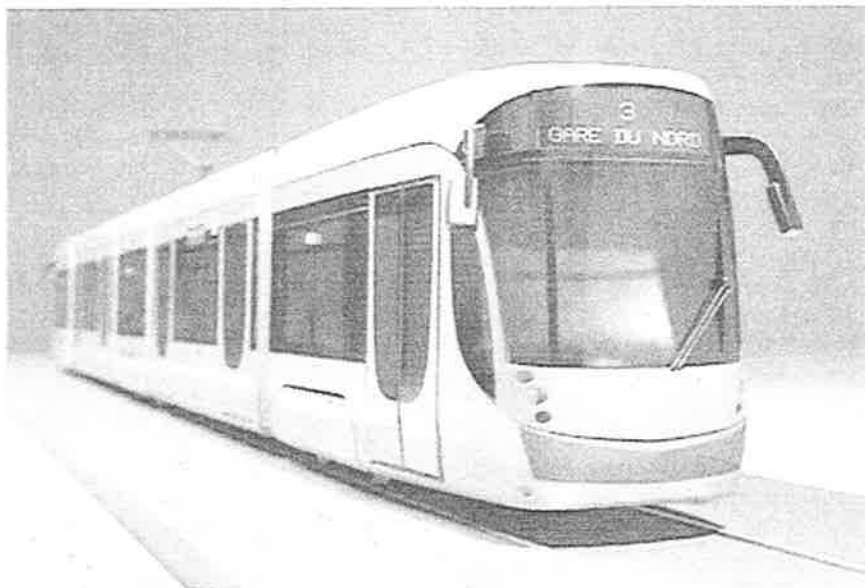
Van 24 juni t/m 10 juli reden in Brussel twee Siemens-Combino-trams op proef. Het betrof een volledig nieuw exemplaar, voorzien voor het net van Erfurt. (EVAG – Erfurter Verkehrsbetriebe AG) in rood-witte kleurstelling, het andere rijtuig was een demonstratievoertuig, gebouwd in de Duewagfabrieken in 1996.



Binnenzicht van de bestelde Brusselse Cityrunner met slechts zeer weinig zitplaatsen. Foto: Luc Peeters

Beide trams waren speciaal aangepast aan het Brusselse net. Zo had de wagen uit Erfurt onderstellen van de Amsterdamse Combino-tram gekregen, vermits er in Erfurt op meterspoor gereden wordt. Beide trams werden uitvoerig getest buiten de normale exploitatie-uren, en dit vooral op de lijnen 55, 81, 90, 92, 94.

Op 12 september besliste de MIVB echter om 46 nieuwe trams te bestellen bij.... Bombardier Transportation Belgium N.V. Het gaat over 19 trams van het type 'City Runner' van 43,22 m lang (met 263 plaatsen), en 27 trams van 31,85 m. (188 plaatsen)



**BOMBARDIER
FLEXITY**

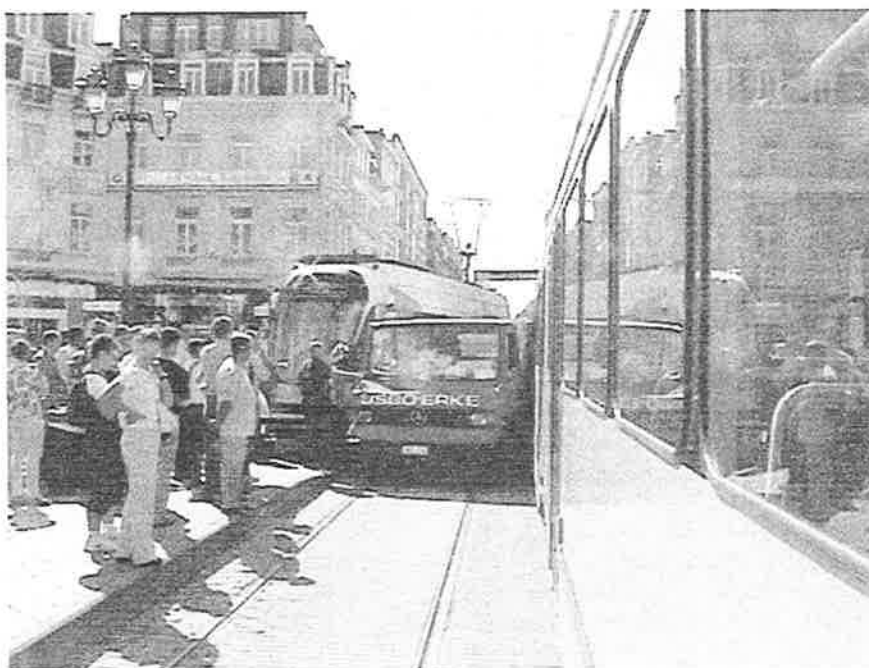
De beide fronten zijn uiteraard gelijk omdat het om tweerichtingstrams gaat.



Foto's: Luc Peeters

Spectaculair ongeval

Op 31 juli om 10.40 gebeurde er een zeer zware aanrijding tussen een lichte bestelwagen van de firma 'Ijsboerke' en twee trams op het Louizaplein. De bestelwagen reed op de kleine ring komende van de Hallepoort en werd bij het kruisen van de tramsporen aangereiden door de 2045 van L 92, die door de klap met het eerste draaistel ontspoorde. Eveneens door de klap werd de bestelwagen tegen de 7769 van L 94 die aan de halte richting Wiener stond, geslingerd. Gelukkig bleef alles beperkt tot materiële schade en... een onderbreking van 90 minuten.



Inhoudiging nieuwe metrostations

Op maandag 15 september werden vier nieuwe metrostations ingehuldigd door Prins Philippe. Het gaat over de stations Het Rad, C.O.O.V.I., Eddy Merckx en Erasmus, alle gelegen in Anderlecht, in het verlengde van de lijn 1B die hiermee een goede 2,5 km langer wordt. De verlenging loopt onder de Bergensesteenweg, de Josse Leemanslaan en de Lenniksebaan, waar de lijn aan de oppervlakte komt rijden. Deze metroverlenging had ook impact op het bovengrondse net:

Tramlijn 56 wordt ingekort en rijdt nu nog enkel tussen Schaarbeek station en het voorlopig eindpunt Debussystraat, net voorbij het kruispunt met de Koning Soldaatlaan. In een later stadium wordt de lijn verlengd over de Koning Soldaatlaan en de Marius Renardlaan tot aan het kruispunt met de Jos Bracopslaan.

De buspendel 56, die sinds 12 januari 1999 reed op het, door tram 56 omwille van de metrowerken verlaten, traject Sint Niklaas (kruispunt Bergensesteenweg – Josse Leemanslaan) – Erasmus, kwam logischerwijze te vervallen. Ook de buslijn 74, die Het Erasmusziekenhuis met het Meirplein verbond, kwam op 16 september te vervallen. Buslijn 98 wordt overdag beperkt tot het traject Heldenplein (Ukkel) – metrostation COOVI. Enkel de eerste en laatste bussen rijden nog door tot Erasmus.

Spoorwerken

Wegens het vernieuwen van de sporen werd alle tramverkeer van de lijnen 91 en 92 op de Charleroise steenweg onderbroken van 19 tot 27 juli en van 9 tot 18 augustus. De trams komende van Ukkel maakten rechtsomkeer op de verbinding 'Ma Campagne', gelegen aan het kruispunt Brugmannlaan – Waterlose steenweg. De trams komende van Schaarbeek maakten rechtsomkeer op de Louizalaan in de onmiddellijke omgeving van het Stefaniaplein. Er reden pendelbussen tussen het Louizaplein en 'Ma Campagne'. De spoorwerken op het Bockstaelplein vorderen goed. Het enkelspoor rijden werd beëindigd op woensdag 20 augustus. Igor Willems

MUSEA: TTO NOORDZEE v.z.w.

Vanwege de TTO ontvingen we hun tweede nieuwsbrief, waarin enkele interessante berichten voor de trambelangstellende.

-Sinds juni 2003 is TTO aanwezig op het internet. Het is beslist de moeite waard om eens een bezoekje te brengen aan de ruim opgezette, talrijke pagina's boordevol informatie, over de werking van de TTO en de kusttram. U kan de TTO website bereiken op:

www.ttonoordzee.be of per E-mail: tto.noordzee@skynet.be.

-Zoals ieder jaar was TTO aanwezig op Trammelant te De Haan. Traditioneel werd er gereden vanaf de Oude Loskaai naar Zwarte Kiezel tussen 10u15 en 20u15. Zo 'n 950 belangstellenden reden mee.

-Museumopslagloods stelplaats Kalken :

Zoals reeds bekend moet de museumopslagloods op het terrein van de stelplaats Kalken worden ontruimd, wegens uitbreiding van de stelplaatscapaciteit ten behoeve van De Lijn en sloop van de loods. In de loods bevindt zich reeds jaren een hoeveelheid niet aan het publiek getoond museummateriaal, zowel eigendom van De Lijn als van verenigingen en individuele personen. De ontruiming van Kalken is reeds gestart. De strategische reserve van onderdelen zal overgebracht worden naar het legerdepot van Weelde.

Volgende mutaties werden reeds of worden kortelings uitgevoerd:

Houten Standaard aanhangrijtuig 19291, Rust Standaard aanhangrijtuig 9526 (eX9942), gesloten wagen "De Rechter", schutbordenwagen A3063, tussenloper 88400, platte wagen A7040, bakwagen A5056, ketelwagen 5176 en de motorrijtuigen ex MIVG 332 en 378.

Naar de stelplaats van Gentbrugge gingen het aanhangrijtuig type Destelbergen 9518, motorrijtuig 328 en aanhangrijtuig 55 (beide ex MIVG).

Naar de kuststelplaats te De Panne gingen de A871 aanhangrijtuig type

OB (kast op chassis ex MIVG), een stoomtramrijtuig (kast op chassis 59763) en A11572.

Naar de ASVi gingen de platte wagen A3504, schutbordenwagen A4833 en de gesloten wagen A17691. (zie ook in het vorig nummer het uitstapje naar Humbeek).

Het aanwezige mobiele onderstation is in opdracht van De Lijn afgebroken? Het onderstel is gereserveerd voor de Nederlandse Museumspoorlijn Hoorn-Medemblik. Over de toekomst van de andere eenheden wordt nog onderhandeld. Verder werden reeds een aantal aanhangers gedemonteerd. Een aanhangrijtuig type Destelbergen 9541, een onbekends rijtuigkast ex-Rotselaar, een Leuvens motorrijtuig 9565 en een goederenwagen onderstel van onbekende herkomst. Diverse vrijgekomen onderdelen vinden een goede bestemming voor toekomstige restauratieprojecten.

Voor de 9565 leverde veel wisselstukken, die benut zullen worden bij het herstel van de identieke 9566 die in een betere toestand verkeert. Ook de Destelbergen 9517, die nu in de stelplaats Diksmuide staat, wordt afgebroken.

Nu De Lijn de oude stelplaats De Panne totaal heeft verlaten (verhuis naar Adinkerke) kan deze benut worden door de TTO. Er komt opnieuw bovenleiding en de drie sporen worden terug aangesloten. Tevens werden er ondertussen drie nieuwe toegangspoorten geplaatst. In de nacht van 15 september 2003 werden de open zomerrijtuigen 8816 en 8853, evenals de gesloten goederenwagen A20143 en de bijwagen 70 (ex MIVG) reeds overgebracht. In de stelplaats Knokke blijft er nog een spoor ter beschikking voor het afstellen van (gemotoriseerd) rollend materiaal.

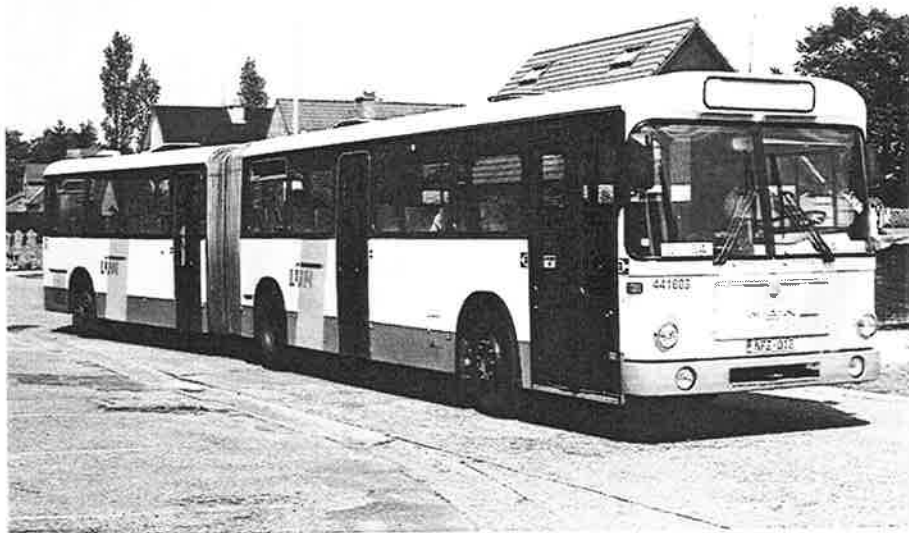
Te vermelden valt dat diverse van de hierboven beschreven tramrijtuigen zullen rijden in de optocht 100 jaar elektrische tram te Gent op zondag 12 september 2004.

Eddy Geuvels

DIESELCLUB 1

Zaterdag 7 juni was de Dieselclub te gast bij enkele exploitanten van De Lijn in de provincie Limburg. Daar rijden tijdelijk enkele merkwaardige gelede autobussen. Startplaats was het NMBS-station van Hasselt waar we aan het station werden we opgehaald met een Den Oudsten Daf ex-BBA (Connex-Nederland). De 4410 24 doet tijdelijk dienst bij Mebis en heeft nog zijn oorspronkelijke Nederlandse nummerplaat. Enkel de voor en achterzijde van de bus werd in het wit overschilderd. Met deze bus werd er koers gezet richting Lummen (via een gedeelte van lijn 35C) en aldaar werd er de film Hulst lijn 91 voorgedraaid. Langs deze lijn werd ondermeer een stop gemaakt aan de fabriek Tessenderlo Chemie. Later werd er nog gestopt aan het station van Diest en dan via een van de varianten van lijn 35C teruggedreden naar Hasselt. Een nukkig afsluithek op het bedrijfsterrein van Mebis gijzelde de toen reeds hongerige deelnemers. Na de middag werd er gereden met de 4416 03 van De Valk. Dit is een gelede MAN SG240H afkomstig uit het Groothertogdom Luxemburg. Vanuit Hasselt werd er via lijn 31 gereden richting Houthalen. In Houthalen werd er nog een kort bezoek gebracht aan het wagenpark van Ivo Toers. Deze heeft voor school en groepsvervoer een heel heterogeen wagenpark met ondermeer autobussen afkomstig uit Luxemburg, Den Haag, Dortmund en ook nog een van de Hybride DAB bussen uit Dordrecht, verleden jaar tweedehands aangekocht door de TEC Hainaut voor de stadsdienst te Mons (Bergen), maar nooit werkelijk in dienst gekomen. Via Heusden-Mijnging het naar de stelplaats van De Valk. Hier natuurlijk ook diverse autobussen en touringcars ten behoeve van de sneldiensten van Limburg naar Antwerpen en Brussel. Blikvanger hier was een gelede Citaro en een fabrieksnieuwe New A360. Met gepaste dank aan de bus-exploitanten en Walter voor al het voorbereidende werk. L.C.

Foto onder: De 441024 ex-BBA van Mebis in Lummen. Let even op de nummerplaat en de lijnfilm. 7 juni 03



MAN 441603 van De Valk in Houthalen. 7 juni 2003

foto's: Luc Couscheir



De fabrieksnieuwe Van Hool new-A360 voor de garage van De Valk. 7 juni 2003



DIESELCLUB 2

Gebruikmakend van een vrije dag (in België) hadden een dertigtal busfanaten en enkele dames verzamelen geblazen voor een busrit richting Nederland. Doel was het bezoeken van enkele Nederlandse autobusexploitanten die met Belgisch materiaal rijden. Vanuit Brussel ging het via Berchem (Antwerpen) richting Breda-station waar een tiental Nederlandse vrienden en onze gids voor die dag zich bij het gezelschap aansloten.

Na reeds enkele A330 gefotografeerd te hebben aan het NS-station reden we naar de eerste echte stopplaats, de BBA/Connex stelplaats Oosterhout. Daar werden we prima ontvangen door enkele lokale buschauffeurs/hobbyisten/fanaten. Op de koer stonden reeds verschillende autobustypes opgesteld. Naast de A330 stadsbus zijn daar ook de gelede AG300 van Van Hool en Mercedes Citarobussen in dienst.

Ook aanwezig waren nog een "oude" gelede Den Oudsten-Daf voorzien met de film Lommel lijn 172. Eveneens op het stelplaatsterrein waren enkele drieassige Interliners met de bestemmingen Antwerpen en Brussel (Lijn 400). Er bestonden enkele jaren geleden inderdaad vage plannen om vanuit Rotterdam-Zuid verder naar België te rijden, gekoppeld aan Belgische snelbusdiensten.

Een tweede stop was Utrecht. Na het "droppen" van de dames aan het station stapte het gezelschap over op een Oldtimer en ging het richting bedrijfsterrein van de Gvu. Daar kregen we een warme ontvangst en voorstelling van de dubbel gelede autobussen. Nadien werden de verschillende bustypes in de stelplaats verkend. Naast autobussen van Nederlandse herkomst ging de

Foto boven: Interliner 817 van de BBA in de stelplaats Oosterhout

Foto midden: Van Hool new-A330 van de BBA in de stelplaats Oosterhout

Foto onder: Van Hool new-AG300 van de BBA in de stelplaats Oosterhout

Alle foto's: Luc Couscheir - 1/5/03



belangstelling natuurlijk uit naar de autobussen van vreemde herkomst. Naast de Van Hool aardgasbussen A300 CNG en AG300 CNG waren er ook enkele tweedehands lijnwagens afkomstig uit Frankrijk, meestal gebruikt voor gezelschapsvervoer. Ook enkele gelede Volvo-bussen afkomstig van het Zwitserse Biel versterkten de Utrechtse vloot stadsbussen. Het voornaamste doel van ons bezoek waren natuurlijk de onlangs in dienst gekomen 15 dubbelgelede AGG300 bussen die later nog met 12 exemplaren worden aangevuld. Zij rijden vanaf het NS-station richting Universiteit en dat met een frequentie om "U" tegen te zeggen. Er werden ons enkele demonstratierondjes aangeboden en tenslotte was er nog een ontmoeting met de A308 nummer 4273 van De Lijn die ook voor evaluatie in Utrecht reed.

Van het GVU kregen we nog een vrijvervoerskaart om de bussen in dagelijkse dienst te verkennen.

Na de middag ging het met de oldtimer touringcar in de richting van de Amsterdamse Zuidtangent. Ook daar kregen we een uiteenzetting over het hoe en waarom van dit project. Het is een vrijebusbaan vanuit Amsterdam via Schiphol naar Haarlem, compleet met viaducten en een tunnel en bovendien zo gebouwd dat ze in een latere fase ook voor lightrail geschikt is. Na de technische uiteenzetting gingen we over tot de praktijktest. De lange halteafstanden lieten toe om de vooropgestelde gemiddelde snelheid van 42 km/uur ongeveer te halen. Op de Zuidtangent rijden een twintigtal gelede AG300 in een speciale grijs/rode beschildering. In de omgeving van de luchthaven Schiphol rijden op het zogenaamde Sternet ook nog enkele reeksen A300, tezamen met Nederlandse bustypes. Ondertussen kwam onze bus met de dames die we in Utrecht hadden achtergelaten naar Schiphol. Tenslotte ging het -moe maar voldaan- terug richting België.

Een speciaal woord van dank gaat naar de Nederlandse vrienden en vervoersbedrijven en speciaal aan onze gids Albert Van Huizen voor de prima informatie en organisatie. Ook een bedankje aan David Ullens voor de zoektocht naar de Belgische touringcar.

L.C.



GVU 904 en De Lijn 4273 voor de werkplaatsen van GVU.

1 mei 2003
foto Luc Couscheir



"Zwitser" 415 (ex Biel/Bienne) op het remiseterrein van de GVU.

1 mei 2003
foto Luc Couscheir

LEZERSFORUM

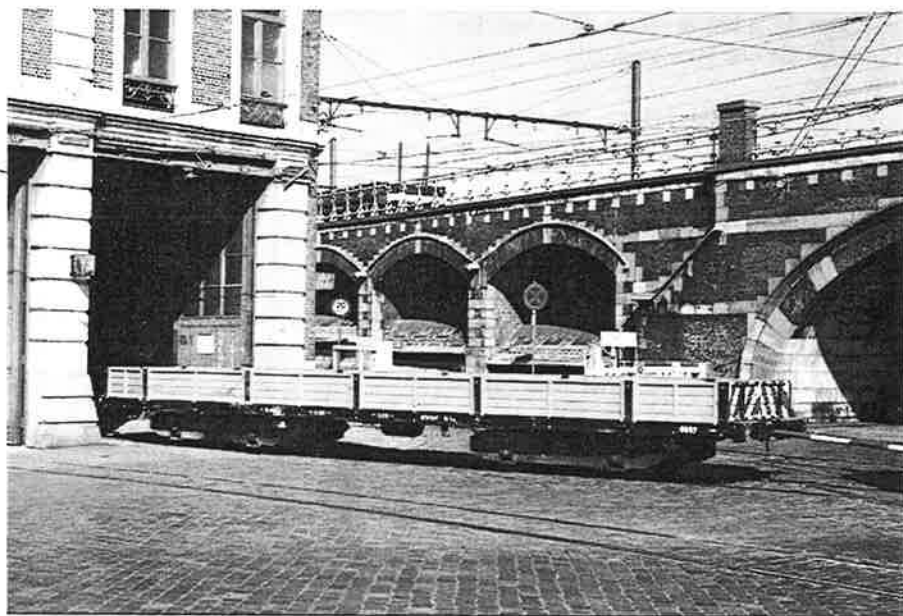
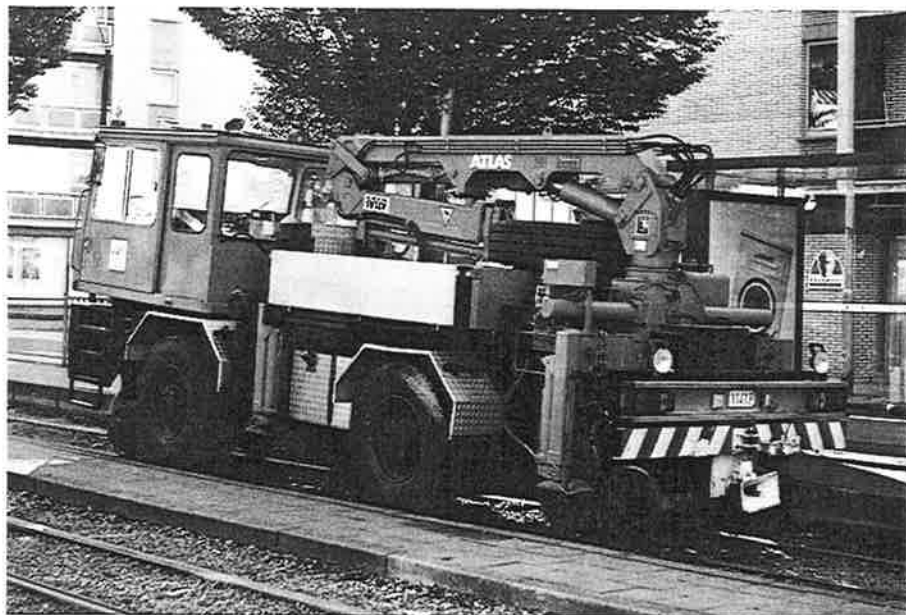
Tweewegwag en 8026

In RR 2002/4 vroegen we bij een foto op blz. 23 van dienstvoertuig 8064 naar de oorsprong van dit rail/wegvoertuig. Een van onze lezers kwam ons daarbij ter hulp met informatie en de nodige documentatie. Allereerst vermelden dat het nummer niet 8064 (Unimog) maar wel 8026 was (in de nummerreeks van werken en wegenis). De eerste sporen van de 8026 dateren van het MIVA tijdperk. In december 1989 werd er bij de firma LOCOREM te Sclessin-Liege een spoor- en wegvoertuig type LR 180 B besteld met laadbak en telescopische kraan tegen de prijs van nagenoeg 10 miljoen BF of ongeveer 250.000 EUR. Het was bedoeld als trekker van de toen ook bestelde aanhangwag en 8889, meestal in gebruik bij nachtelijke onderhoudswerken in de premetrotunnels. Het werd bij De Lijn geleverd in april 1994. De 8026 staat bij de fabrikant bekend als GSM 80, waarbij de letters gsm hier niet slaan op de toen nog uit te vinden draagbare telefoontjes, maar wel voor Gleis Strassen Machiene.

Foto boven: Bij een proefrit liet de 8026 het afweten aan de terminus Eksterlaar. 7 juni 1995 foto L.C.

Foto midden: De vierassige aanhangwag en 8889 op 1 juni aan de Draakplaats. foto: Luc Couscheir

voornaamste technische gegevens:
 Cabine met draaizetel voor de bestuurder
 Onderstel met stalen liggers
 Dieselmotor Cummins 6 BTA 5,9
 Aantal cilinders: 6
 Inhoud: 5880 cm³
 Maximum vermogen: 132kW/180 PK
 Elektrische installatie : 24 volt
 Lengte 6,1 m, breedte 2,2 m, hoogte 2,45 m (weg) en 2,7 m (spoor)
 Maximum snelheid op de weg is 60 km/u en 25 km/u op het spoor
 Minimum radius op het spoor: 13 m
 Kraan: Atlas type AK 3003 DV, uitgeschoven lengte 7,9 m
 De LR 180 B liet toe om, met een sleeplast van 30 ton, op een helling van 62 promille en in een bocht van 135 meter te vertrekken en een



snelheid van 5 km/uur te bereiken. Voor het slepen op een helling werd het voertuig gebalast met betonblokken tot een totaalgewicht van 12 ton. Het voertuig heeft eigenlijk nooit aan die gestelde eisen voldaan, zodat het voortijdig buiten dienst werd gesteld. Onlangs werd het vervangen door een Unimog spoor/wegvoertuig, eveneens voorzien van een telescopische kraan.

L.C. (met dank aan J.T.)

RECHTZETTING

Aandachtige lezer, Eddy Cassiers, maakt ons attent op het ontbreken van een gelede autobus in de tabel verschenen op blz. 12 van RR 2003/3. Hij heeft inderdaad gelijk (het ontbreken was ons zelf ook, maar te laat, opgevallen). Het betreft de 2330, het prototype AG280 gelede autobus uit 1980 dat door de NMVB tweedehands in 1989 werd aangekocht en reeds in 1999 door De Lijn buiten dienst gesteld. Deze bus reed voordien ook nog enkele jaren in het Franse Metz. Ook nog even het volgende verbeteren: de reeks 3774-2794 moet natuurlijk gelezen worden als 3774-3794. Met de beste dank voor Uw bemerkingsen.

VERENIGINGSNIEUWS

1. MAANDELIJKSE PROJECTIEAVONDEN

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

In vorig nummer was een fout geslopen wat betreft de datum van de vergadering in november. Het moest zoals normaal de vierde vrijdag van de maand zijn, dus **28 november**. Alleen in december is de vergadering op de derde vrijdag, omwille van de Kerstdagen. Wij hebben getracht iedereen te verwittigen, vooral in de vergadering van oktober, en hopen dat door dit foutje niemand in verwarring is geraakt.

19 december 2003 (derde vrijdag, in verband met de kerstperiode): **Ramptoerisme?** (Luc Couscheir). Een bloemlezing van ongevallen bij trein, tram en bus in de voorbije jaren.

23 januari 2004: **Jaaroverzicht 2003** (Eddy Goens, Erik Heylen, Thierry Heylen, Alain Janmart). Beelden van trein, tram en bus die representatief zijn voor het gebeuren in 2003.

27 februari 2003: **Videofilms**. We projecteren nog eens interessante videofilms, dit keer een reis met de Transsiberische, en de film over het verzet bij de Franse Spoorwegen tijdens de tweede wereldoorlog.

Brussel (20.00 uur, vergaderzaal Anneessens, ingang Fontainasplein)

12 december 2003: geen vergadering

9 januari 2004: **Autobussen in Oost Vlaanderen** in de periode 1980-2003 (Luc De Coster).

13 februari 2004: **Naar het hoge noorden** (Jean-Michel Grégoire). Helsinki (tram en bus) en Tampere (bus) en enkele treinbeelden uit het land der duizend meren.

12 maart 2004: **De mooiste dia's van Wouter Janssens** (trein en tram): om van te likkebaarden, dus allen daarheen.

2. VERGADERINGEN IN 2004

Voor uw agenda: de vergaderingen in 2003 zijn gepland op volgende data.

Antwerpen: 23 januari, 27 februari, 26 maart, 23 april, 28 mei, 25 juni, 23 juli, 27 augustus, 24 september, 22 oktober, 26 november en **17 december**.

Brussel: 9 januari, 13 februari, 12 maart, 9 april, 14 mei, 11 juni, 10 september, 8 oktober, 12 november, 10 december.

3. LIDGELD 2004

2003 is weeral bijna voorbij. Het lidgeld 2004 blijft onveranderd en we hopen dat iedereen er weer bij is in het nieuwe jaar. Het lidgeld is dus 18 euro voor leden woonachtig in België; voor verzending naar het buitenland wordt dit 21 euro.

We doen hierbij een oproep om uw lidgeld 2004 te betalen vóór 15 januari.

Hoe te betalen:

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

Adressen in andere EU-landen: sinds enige tijd brengen bankoverschrijvingen in euro, binnen de EU-lidstaten, geen extra kosten meer mee. Wij vragen u dus om rechtstreeks op onze rekening te storten. U moet wel de IBAN- en de BIC-code vermelden. Dat zijn IBAN BE10 0000 4667 6804 en BIC BPOTBEB1

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

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

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

4. JAARVERGADERING 2004

De jaarvergadering 2004 vindt plaats op 20 maart om 10.00 uur in "De nieuwe Zurenborger" Dageraadplaats, 4 Antwerpen.

Agenda:

1. Verslag van de vorige vergadering.
2. Verslag van de activiteiten 2003.
3. Jaarverslag van de secretaris.
4. Kasverslag.
5. Verslag van de kascommissie. De leden van de kascommissie (G.TIMMERMANS en ERIK HEYLEN) kunnen een maand vóór de vergadering de rekeningen nazien.
6. Verkiezing van de kascommissie voor het volgend jaar.
7. Stand van zaken van het tijdschrift.
8. Verkiezing van het bestuur. Dit jaar zijn uittreidend: HUBERT VAN DEN BERGH en MARK DE SCHUTTER. Zij stellen zich **niet** herkiesbaar. Kandidaturen worden schriftelijk ingewacht bij het bestuur vóór 1 maart 2004.
9. Voorziene activiteiten 2004.
10. Budget 2004.
11. Vaststelling van de lidmaatschapsbijdrage 2005.
12. Rondvraag

FOTO VOORPAGINA

HLD 6267 met een korte goederentrein vanuit Herentals, op 15 mei bij doortocht te Mortsel.
foto Alain Janmart

FOTO ACHTERPAGINA BOVEN

NMVB PCC 10409 in dienst bij de Asvi te Thuin op 15 augustus 2003.
foto Luc Couscheir

FOTO ACHTERPAGINA ONDER

Een dubbelgelede new-AGG300 van het GVVU aan het Utrechtse Centraal Station. 1 mei 2003
foto Luc Couscheir

