



# RAIL-REVUE

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



**Tweënentwintigste jaar – Nr. 1**

**Jan. – Feb. – Maart 2007**

ISSN 0773-0713

Afgifekantoor: 2610 Wilrijk 1

P208887

## Oproep Algemene ledenvergadering

Het bestuur wenst U allen te danken voor het in grote getale hernieuwen van uw lidmaatschap in onze vereniging. We verwachten U dan ook op de algemene ledenvergadering te Gent op zaterdag 24 maart 2007. We verwachten nog steeds kandidaturen om een taak in het bestuur en de redactie waar te nemen. Kandidaatstelling gebeurt bij voorkeur schriftelijk op het adres van de vereniging. De deelname aan de vergadering is gratis en er is eettegelegenheid ter plaatse mogelijk of in de onmiddellijke omgeving.

Na de vergadering is er een speciale tramronddrit met fotostops voorzien langs een aantal nieuwigheden van het Gentse tramnet. Deelname en andere details vindt U achteraan in het blad bij het verenigingsnieuws.

## Speciale tramronddrit Gent

Ter gelegenheid van onze Algemene Vergadering op zaterdag 24 maart 2007, houden we in de namiddag een extra fotorit. We vertrekken aan Gent-Zuid om 13u30 stipt. Meerijden kan door storting van 10 € op het rekeningnummer van VeBOV 000-0466768-04 met vermelding 'tramrit 24 maart 2007 Gent'. We verkennen een aantal recente aanpassingen van het Gentse tramnet.

## Autobusronddrit met A 120

Op zaterdag 5 mei 2007 richten we een speciale fotorit in met een autobus A 120 in de regio Brugge. Van deze reeks rijden er nog maar enkele exemplaren. Het is dan ook een unieke gelegenheid om nog bestemmingen met een klassieke rolfilm te fotograferen. We komen bijeen aan het station van Brugge met vertrek om 10u00.

Meerijden kan door storting voor 1 mei 2007 van 10 € op het rekeningnummer van VeBOV 000-0466768-04 met vermelding 'A 120'.

### Foto voorpagina:

De frontpartij van City Rail 978, voorheen de 707. Boven de kopdeur is de bestemmingsdisplay te zien.

foto: Alain Janmart

### Foto achterpagina bovenaan:

Op 20-1-07 maakte een groep openbaarvervoer-liefhebbers een tramrit langs een aantal recente vernieuwingen. Aan het Wim Saerensplein was even tijd om een toekomstbeeld voor de lens te krijgen. Een PCC-stel met lijnfilm 5 van de toekomstige lijnverlenging naar Wijnegem.

### Foto achterpagina onderaan:

Op 16 september 2006 maakte VeBOV een autobusrit met de prachtig in de oude STIL-kleuren gerestaureerde FIAT 147. Op deze foto zijn we dicht bij de Luikse universiteit.

beide foto's achterpagina: Luc Couscheir

## INHOUD VAN DIT NUMMER

Oproep Algemene Ledenvergadering _____	2
Rondritten _____	2
De Gentse tram in de jaren '50 – '60 (deel 2) _____	3
Lezersreactie _____	7
NMBS _____	8
De Lijn – Algemeen _____	11
De Lijn – Antwerpen _____	12
Met de streekbus de grens over _____	16
Reistip _____	18
Verenigingsnieuws _____	19

Werkten mee aan dit nummer:

Jacques Cohn  
Luc Couscheir  
Luc De Coster  
Raf De Landtsheer  
Eddy Geuvels  
Erik Heylen  
Alain Janmart  
Noël Suys  
Rudy Van Iseghem

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

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

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

**Lidgeld 2007:** 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.

**IBAN:** BE 10 0000 4667 6804 – **BIC:** BPOTBEB1

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

Algemene informatie over onze vereniging is te vinden op ons webadres: [www.vebov.be](http://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 2)

Ik mag niet nalaten de heer Gogaert en enkele andere lezers te danken voor hun opmerkingen, dat het beugeldraaien van motorwagen 305 op lijn 1 (deel 1, foto 3) niet aan het Van Beverenplein maar wel aan het eindpunt Moscou plaats vindt. Verder ligt de brug op foto 7 niet over de Leie, maar gaat het hier om de Dampoortbrug over het Achterdok/Handelsdok.

Mijn oprechte verontschuldigen!



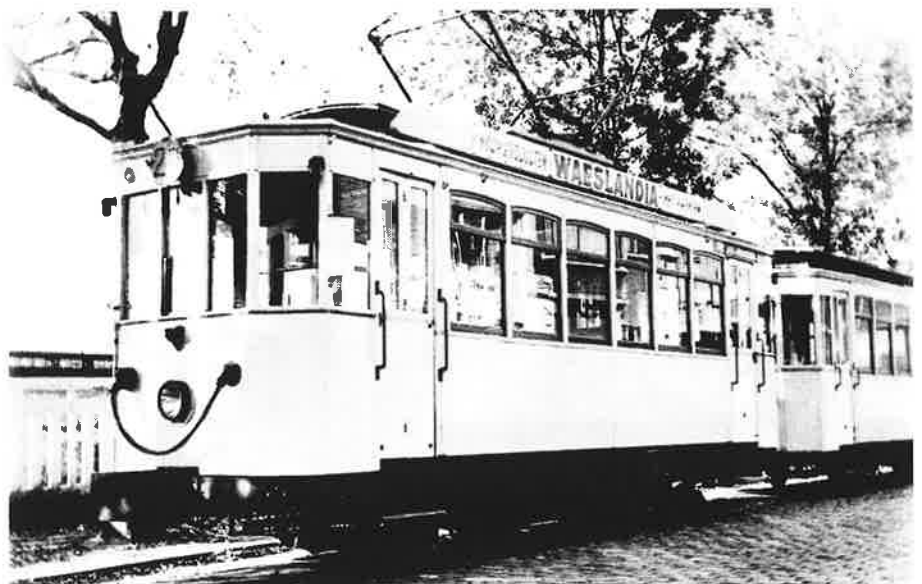
### Foto's 1 en 2:

Ik was in januari 1960 toevallig getuige van een aanrijding aan de splitsing van de lijnen 1 en 9 in Ledeberg, waarbij het voorbalkon van motorwagen 383 zwaar werd beschadigd. Een aantal trammannen is daarover in een opgewonden discussie verwickeld.



### Foto 3:

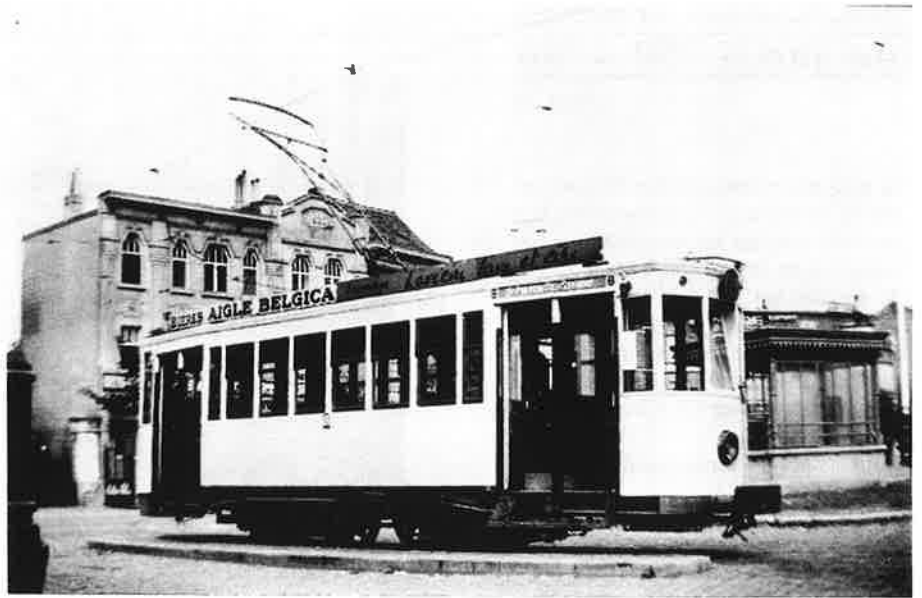
Oktober 1952. Een tijdens de daluren bij het Sint Pietersstation in de Koningin Fabiolalaan afgesteld stel van lijn 20, met motorwagen 182 en twee bijwagens. Let op de ronde schijf met het lijnnummer 20 aan de voorzijde. Het bordje boven de achterdeur vermeldt de onvolledige reisroute Melle-Arsenaal.





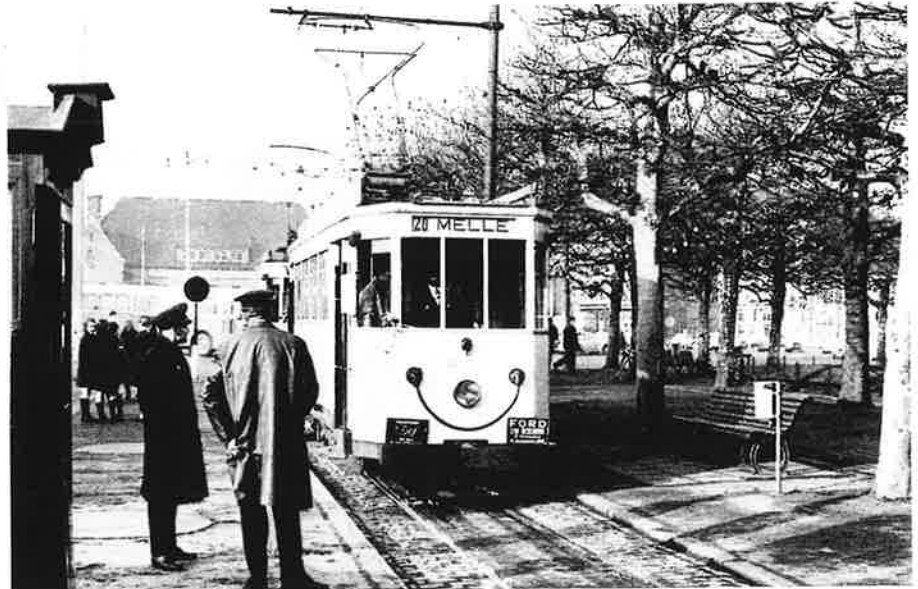
**Foto 4:**

Nogmaals prototype drieasser 301 op lijn 8 aan het eindpunt Sterre, toen – in 1951 – de keerlus nog bestond. Te vergelijken met foto 2 van deel 1, waar lijn 8 op een spits eindpunt uitliep.



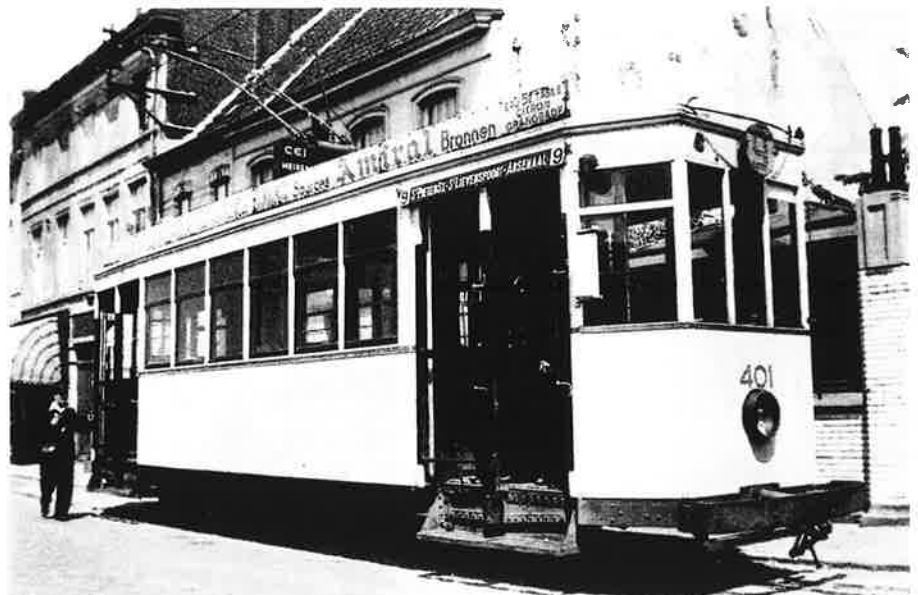
**Foto 5:**

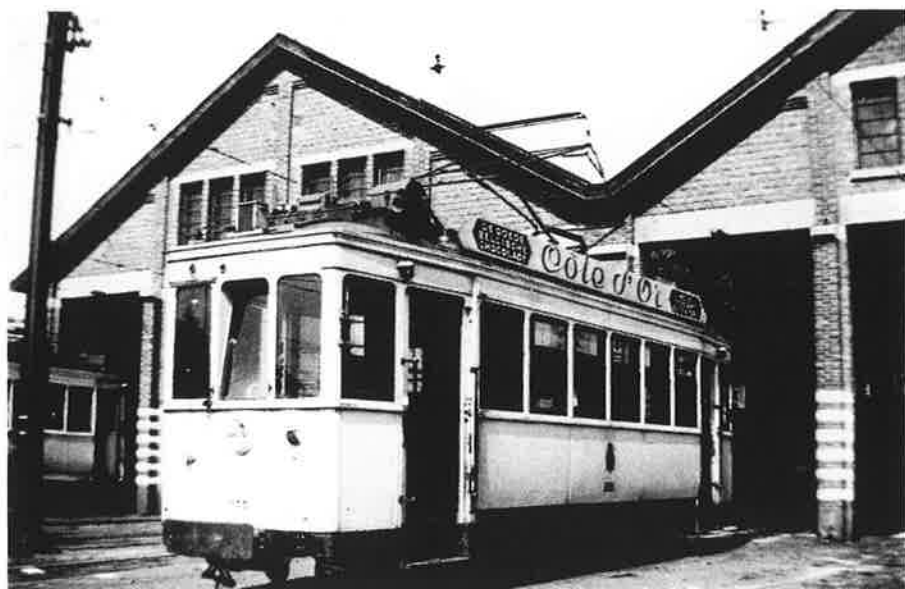
Hier zien wij, in januari 1969, de Gentse standaard 327, op een verlengde rit van lijn 20 aan, het St. Pietersstation. De lijnkleur van de 20 was wit, evenals die van de 2, wier route de 20 tot aan het Arsenaal volgde.



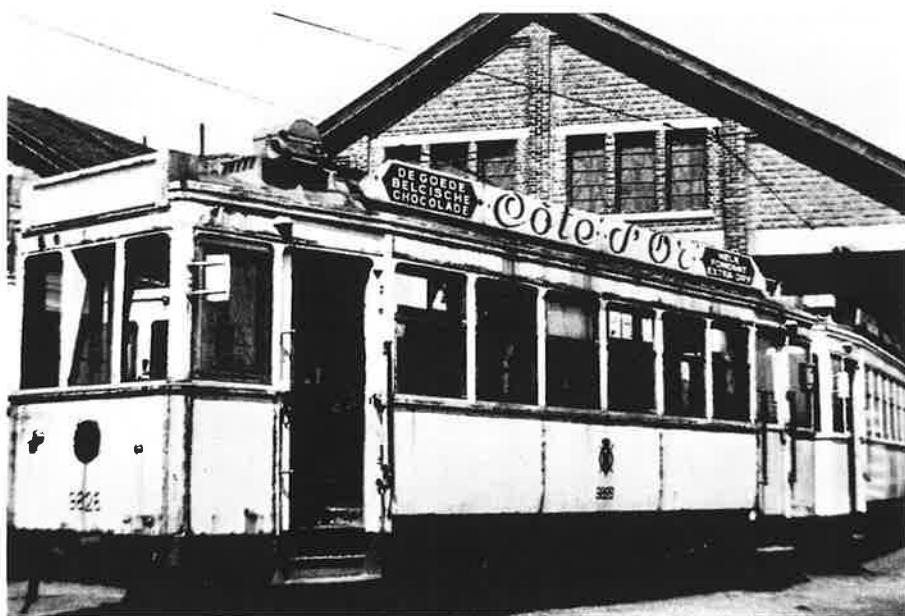
**Foto 6:**

Motorwagen 401, drieasser met zes ramen, op lijn 9 St. Pietersstation – Sint Lievenspoort – Arsenaal, bij het beugeldraaien aan het eindpunt Arsenaal in 1952. Lijnkleur: groen

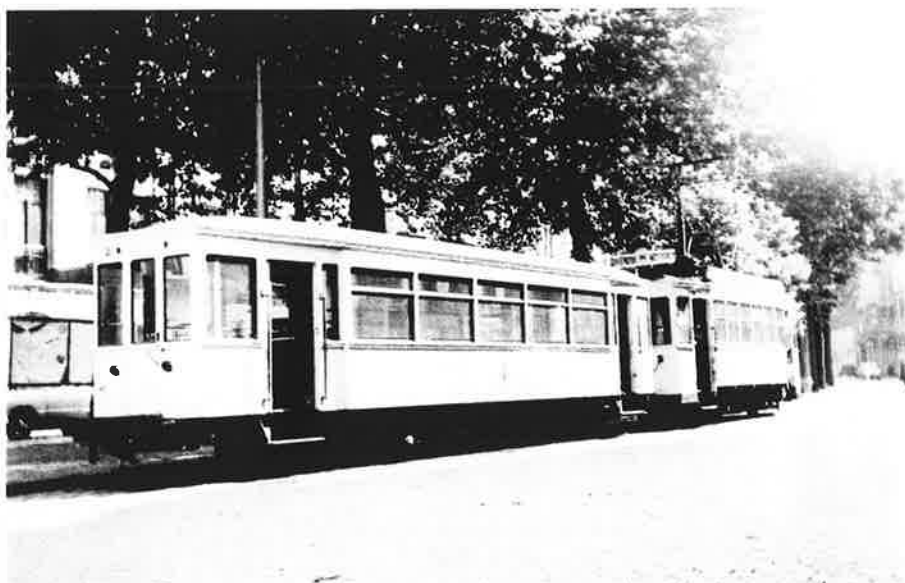


**Foto 7:**

Laat ons even naar de buurtspoorwegen in het Gentse kijken, in een tijd waar het oud materieel nog volop werd ingezet. De Gentse NMVB-lijnen hadden toe, als aanvulling voor de talrijke vierassers van het type "houten standaard", nog meerdere reeksen "Braine-le-Comte" tweeassers, die wel met Kortrijk, Hamme en zelfs Brugge (de 9820) moesten worden gedeeld. Hier de 9881 in de stelplaats Destelbergen in 1953.

**Foto 8:**

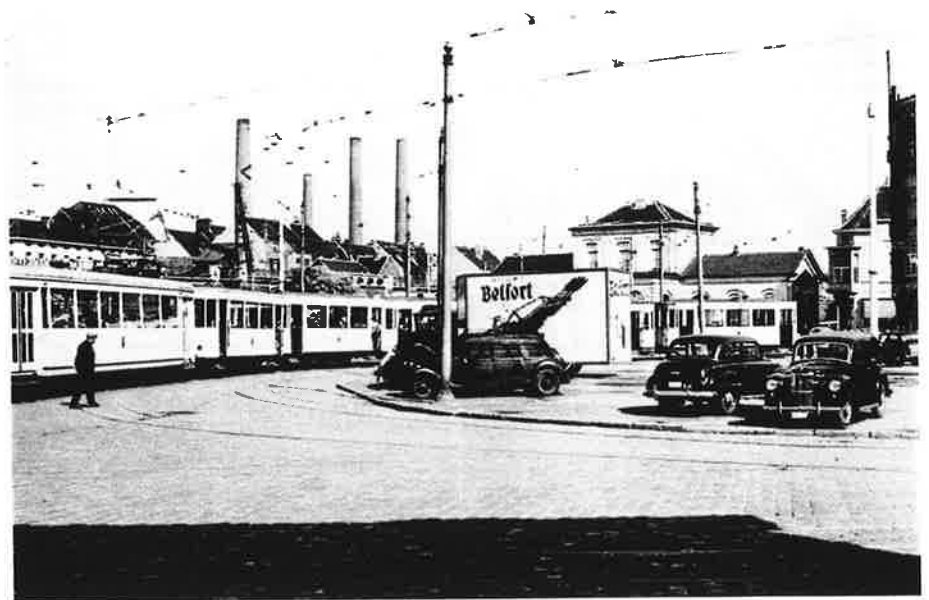
Twee van deze Braine-le-Comte's hadden zelfs een lijnkast van het "Standaard"-type gekregen. We zien hier, eveneens in 1953, de 9826, blijkbaar – vermits de stroomafnemer is verwijderd en gezien de slechte toestand van het rijtuig – reeds voor sloop afgesteld.

**Foto 9:**

Zomer 1954. Nog een zeldzaamheid. In de Koningin Astridlaan, klaar voor vertrek naar Wetteren, staat een stel met de tweeassige motorwagen 9883 en de vierassige bijwagen 19541. Men mag veronderstellen dat dit slechts tijdens de "stille" uren mogelijk was en dan nog op een vlak traject als lijn W.

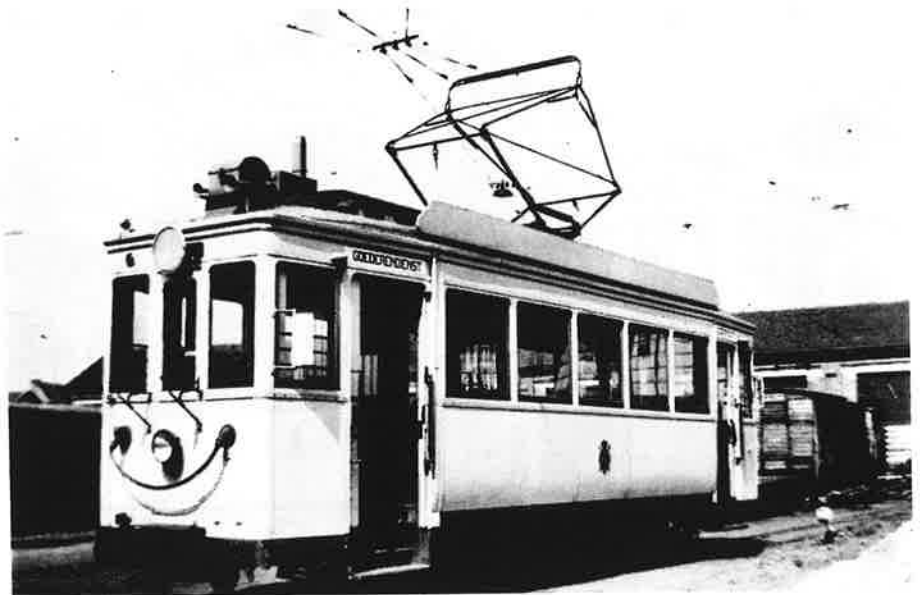
**Foto 10:**

Sorry, maar deze opname kon niet "anders en beter"! Een goed met reizigers bezette versterkingsdienst naar Wetteren vertrekt in juli 1958 van de Dampoort met vijf (!) tweeassers aan de haak. Hier de rijtuignummers: S.9751 + 10697 + 11717 + 10699 + 10663 + 10707



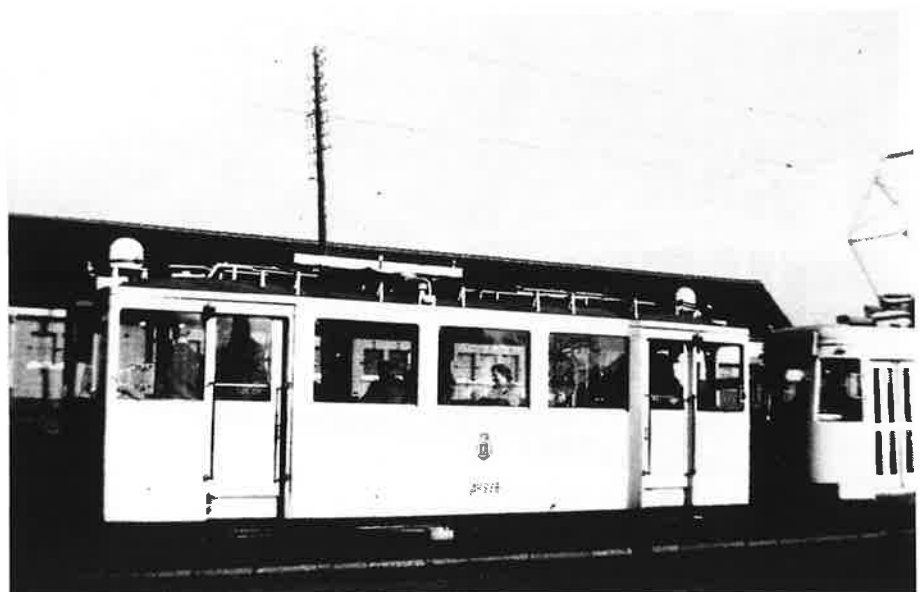
**Foto 11:**

In 1952, op het terrein van stelplaats Destelbergen, één van de twee tractoren (10055/56, dit is de 10056) voor de goederendienst op de elektrische lijnen rond Gent. Oorspronkelijk waren ze voor de lijn S naar Zomergem (met aansluiting naar Ursel en Assebroek) bestemd.



**Foto 12:**

Toen de AR's nog reden: Evergem, januari 1955. AR.239 vertrekt naar Bassevelde. Erachter de net uit Gent aangekomen 41001 op lijn E.



**Foto 13:**

In 1952: een korte goederentram aan het Rabot, getrokken door een Braine-le-Comte, waarschijnlijk komende uit Nevele. De laatste wagen is een "welriekende" beerwagen, mat het nummer A.98032 of 052. Het cijfer "9" werd in de streek van Gent bij talrijke goederenwagens voorop geplaatst. Het werkelijke nummer, zoals bij beerwagens gebruikelijk, valt in de reeks 8000.

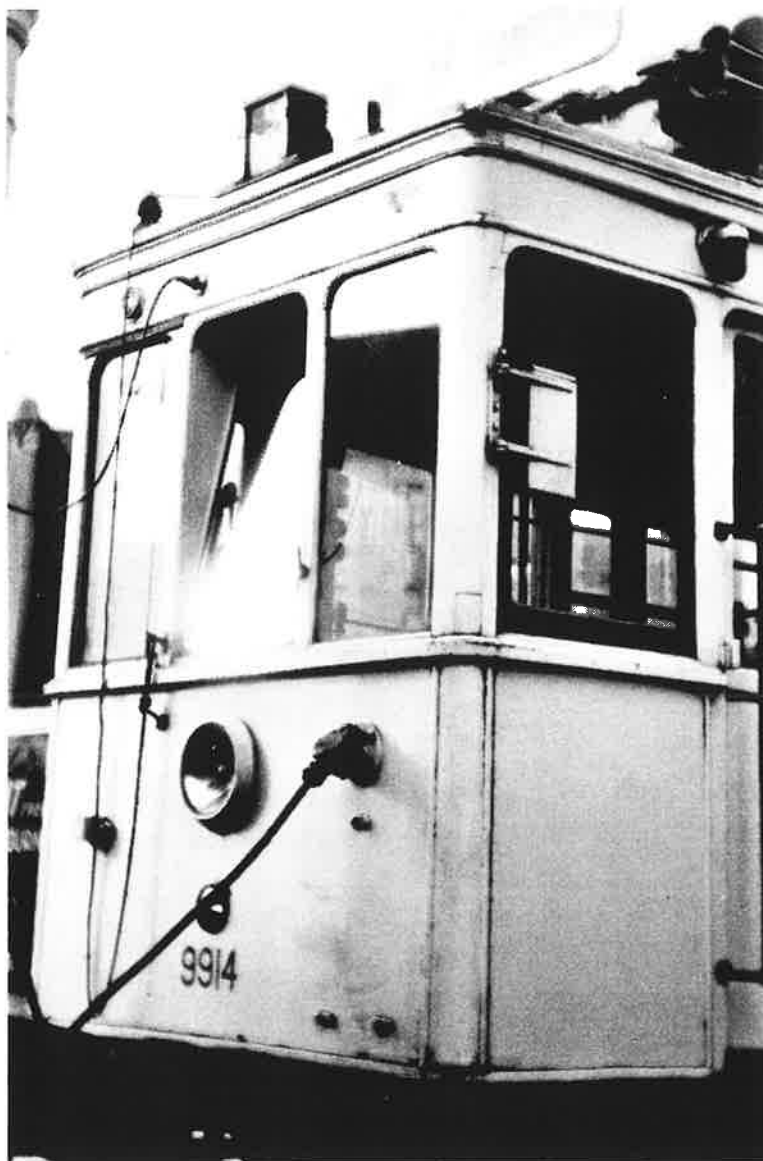
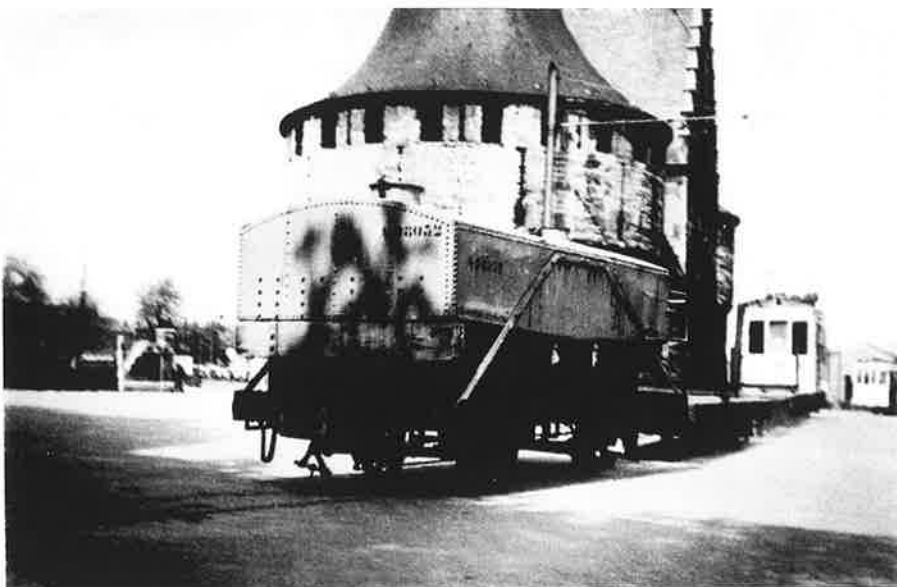
**Foto's en tekst: Jacques Cohn**

Alle foto's: ©

**Foto 14:**

Mijn verontschuldiging voor de mindere kwaliteit van het beeld, maar het was "dit of niets". De 9914 was in dienst en vertrok zopas van de Dampoort met een bijwagen. Dit was de enige keer dat ik ooit een koersbord Heusden (W doorstreept) Dampoort heb gezien (bruin op gebroken wit). Ik was toen op weg naar een belangrijke afspraak en had niet de kans de tram verder te achtervolgen.

(wordt vervolgd)



## Lezersreactie

### Lijn 4 of lijn 10?

Geachte heer Cassiers,

Uw reactie op de publicatie van foto 2 in RR 3/2006 heeft mij aangenaam verrast, omdat die reactie uw interesse voor de geschiedenis van ons openbaar vervoer duidelijk aantoonde. Beiden hebben wij met de plaatsbepaling van de foto echter met een ernstige hinderpaal af te rekenen: er zijn namelijk geen getuigen meer die omtrent de jaren waarin de foto werd genomen (begin 20<sup>e</sup> eeuw) enige informatie kunnen verstrekken.

Wanneer ik vermoedde dat motorwagen 252 het toenmalig eindpunt van lijn 4 had bereikt, liet ik mij – ten onrechte? – leiden door het plan van het Antwerps tramnet, zoals gepubliceerd op blz. 256 van "De Antwerpse Tram" van de heer E. Keutgens.

Dit werk vermeldt bovendien uitdrukkelijk (blz. 305) dat lijn 4 pas begin 1908 de Kioskplaats bereikte, zodoende de mogelijkheid open latend van het "toenmalige eindpunt" waarvan sprake in mijn tekst.

Op de gepubliceerde foto is het nauwelijks te zien, maar er bevond zich wel degelijk een "koepeindpunt" tussen de fotograaf en rijtuig 252. Alhoewel ik graag toegeef dat dit gegeven geen enkel bewijs levert in de richting van lijn 4, sluit het tevens de mogelijkheid van lijn 10 uit. Inderdaad: het op de foto duidelijk zichtbare stukje park (staat het vast dat dit het kleine deel van het Rivierenhof is tegenover de Lundenstraat in Deurne?) ligt rechts van de enig mogelijke terugrijrichting van de tram, zodat deze zich zodoende van het Antwerpse stadscentrum zou verwijderen i.p.v. er naartoe te rijden!

We hebben het dus wellicht geen van beiden bij het rechte eind, maar het blijft de vraag of dit "raadsel" ooit zal worden opgelost!

Met vriendelijke groeten,  
J.C.

# RAIL-ACTUEEL



## NMBS

### Nieuwe elektrische locomotieven:

De NMBS heeft bij Siemens 60 meer-spanningslocs besteld van het type Europrinter ES60U3, beter bekend onder de naam 'Taurus', zoals zij al enkele jaren in groten getale bij de ÖBB (Oostenrijkse spoorwegen) dienst doen. De nieuwe locs zijn 6000 kW sterk, hebben een aanzetkracht van 300 kN en kunnen een topsnelheid van 200 km/u halen. Ze zijn dus door hun zowel hoge maximum snelheid als hoge aanzetkracht weldegelijk universele locomotieven. De door de NMBS bestelde locs zijn – begrijp wie kan – enkel geschikt voor 3000/1500 Volt gelijkspanning en 25000 Volt 50 Hz wisselspanning, terwijl de Europrinter van oorsprong een 15000 Volt 16,66 Hz wisselspanningsloc is en men deze machines naar believen kan leveren in een 1, 2, 3 of 4-spanningsversie. Dit wil zeggen dat men bijvoorbeeld met een vierspanningsloc vanaf 2008 over de te elektrificeren baanvak Montzen – Aachen West zou kunnen rijden. Dit baanvak blijft op Belgisch grondgebied 3000 Volt gelijkspanning en aan de Duitse kant is dit natuurlijk 15000 Volt wisselspanning. Aangezien men geen geschikte Belgische meerspanningslocomotieven heeft (reeks 16 is niet geschikt voor goederenverkeer), zullen de goederentreinen wellicht nog steeds met dieseltractie worden gesleept. Dit is een markt die B-cargo aan zijn neus ziet voorbij rijden. Met een vierspanningsversie had men bijvoorbeeld de "Volvo-treinen" naar Zweden kunnen rijden, die nu met NMBS-diesels reeks 77/78 via Nederland tot in Duitsland rijden. De nieuwe E-locs worden waarschijnlijk onder reeksnummer 14 afgeleverd tussen januari 2009 en juni 2010. De bestelling is goed voor 211 miljoen € of 3,52 miljoen € per machine. Verder is de reeks 14 geschikt voor het rijden op HSL 2 en HSL 4, in trek-duwcombinatie met I 11-rijtuigen en M6-dubbeldekkers. Tevens zouden ze bij levering gehomologeerd zijn voor het Franse spoornet en kan de loc met halve kracht (3000 kW) toch op het vlakke Nederlandse net terecht onder 1500 Volt gelijkspanning. De stroomlijn-



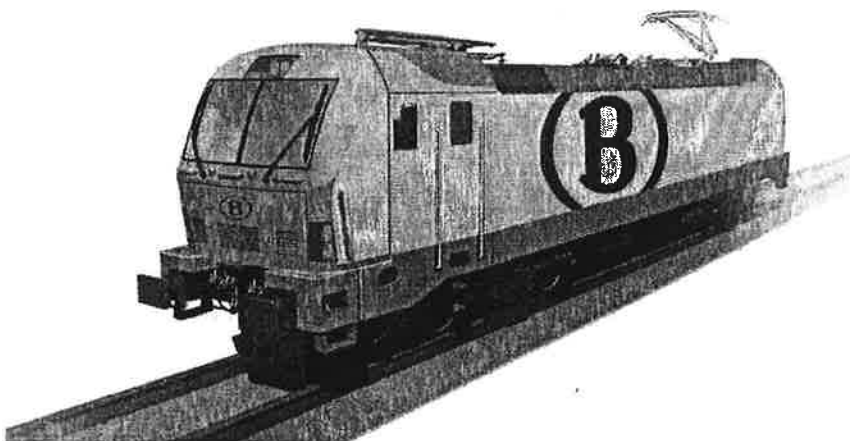
### Foto boven:

Van een gelijkaardig locomotieftype heeft de NMBS 60 machines besteld bij Siemens. Hierboven staat een Oostenrijkse soortgenoot op 21 juni 2005 te Reutte in Tirol.

foto: Noël Suys

### Afbeelding onder:

Het is nog even wennen aan het nieuwe front van de reeks 14, dat wezenlijk verschilt met de Taurus op de foto hierboven. De veiligheid van de machinist kreeg voorkeur op een betere stroomlijnning. Ook de Portugese spoorwegen (CP) hebben locomotieven (reeks 4700) met een gelijkaardig front besteld.





neus van de Taurus is wel vervangen door een botsneus, die de machinisten beter moet beschermen. Volgens de laatste berichten zou de optie van nog eens 60 machines echter wel geschikt zijn om onder de Duitse spanning te rijden. Deze variant zou dan (opnieuw?) het reeksnummer 18 krijgen.

N.S. en E.H.

#### Zwanenzang voor reeksen 22 en 25:

Op papier is de reeds bovenvernoemde bestelling van 60 nieuwe E-locs reeks 14 een vervanging voor de schrootrijpe reeksen 22 en 25. Omdat een revisie voor deze old-timers wel nodig, maar niet meer voorzien was, vallen deze machines sneller buiten dienst dan gepland. Ze blijven in dienst tot er een grotere averij optreedt. Met de nieuwe dienstregeling, die op 10 december 2006 van start ging, zijn er nog slechts een aantal korte P-treinen en enkele lichtere goederentreinen in beurtrol voorzien. Toch heeft men in een aantal gevallen beroep moeten doen op de reeksen 23 en 26 om een aantal P-treinen over te nemen, want de ombouw van de reeks 27 met MUX-sturing en het trekken van een aanzienlijk aantal dubbeldektreinen M5 en M6 laat weinig ruimte voor de reeksen 21 en 27. Toch staat nog geregeld een 25-er aan kop van de P-trein Gent Sint Pieters - De Panne en terug. Alhoewel de revisies van de reeksen 23 en 26 nog wel normaal doorgaan, is ook het einde van de reeks 23 niet al te ver meer af. Indien de optie voor een volgrees van nog 60 bijkomende Siemenslocs doorgaat, wordt ook reeks 23 volledig aan de kant gezet.

A.J. en E.H.

#### Dieselveerks 55 ATB / Indusi:

In de omloop van reeks 55 zijn nog 5 machines (5507, 5517, 5523, 5526 en 5533) uitgerust met apparatuur voor zowel Nederland als Duitsland. Ondanks een grondige onderhoudsbeurt en aanpassing, rezen er sinds kort toch problemen. De Nederlandse Koninklijke dienst voor Rijkswaterstaat en Milieu onderzoekt regelmatig (ook buitenlandse) treinen op verontreiniging zoals olieoverlies. Nu blijkt enige tijd geleden dat een treinbestuurder van een autotrein bij het binnenrijden van Roosendaal, enige moeite had om met de 5507 op snelheid te komen. De bovenvermelde dienst bleek een oliespoor achter de 5507 te hebben vastgesteld langsheen de spoorlijn naar Vlissingen, waarmee deze lijndiesel de toegang tot het Nederlandse net is ontzegt. De 45-jarige locomotief is naar CW Salzannes overgebracht voor herstelling.

A.J.

#### Foto rechtsonder:

Boosdoener 5507 hier nog aan kop van een voorrangautotrein bij het naderen van Roosendaal op 27 juni 2006.

foto: Alain Janmart

#### Nogmaals 70 M6-rijtuigen besteld:

Na de levering van 210 M6-rijtuigen, is er een volgorde geplaatst van nogmaals 70 stuks, die normaal tegen februari 2008 in dienst moeten komen. Daarvan zijn ook (eindelijk) 32 stuurstandrijtuigen in de maak, die voorzien zouden worden met een automatische koppeling. Ook 40 locomotieven reeks 27 zouden met een multiplexstelsel (MUX) uitgerust worden om in trek-duw met M6-stammen te kunnen rijden. 19 van deze locs krijgen eveneens een automatische koppeling, waarmee vlot met een andere stam M6-en moet gekoppeld kunnen worden.

Om relatief snel op de reizigersstijging te kunnen inspelen (jaarlijks meer dan 5 % reizigersgroei), wil men nogmaals 90 M6-rijtuigen bijbestellen die tegen maart 2009 op de spoorbaan moeten verschijnen.

E.H.

#### Vernieuwing motorstellen GEN:

September 2006 ging een eerste motorstel naar de CW Mechelen voor een verjongingskuur. Dit stel zou meteen een nieuwe "look" krijgen met het oog om gebruikt te worden voor het op stapel staande Gewestelijk Express Net (GEN) voor Brussel. Niet alleen aan de buitenzijde, maar vooral aan het interieur zijn een aantal aanpassingen uitgevoerd. Op een aantal plaatsen komen klapstoeltjes. Er komt ruimte vrij voor meer staanplaatsen en fietsen. Deze stellen krijgen een eigen kleurstelling en de vermelding "City-Rail" op de zijwanden. Bovenop de beide kopwanden zijn er displays aangebracht voor bestemming en/of lijnaanduiding. Na de aanpassing worden ze hernummerd in de reeks 961 tot 990, waarbij ze o.a. de vroegere nummers van de poststellen (961/975) toegekend krijgen. De oudste treinstellen die nog een J.H.-installatie (opschakeling met stappen) bezitten komen niet meer in aanmerking. Enkel de

motorstellen met thyristor-installatie (uit de reeks 665 tot 782) zijn potentiële kandidaten voor deze aanpassing, waarbij in die reeksen onvermijdelijk 'gaten' in hun nummering gaan vallen. In eerste instantie komen er 20 (of 30) dergelijke stellen. De 707 kreeg inmiddels het nummer 978 en de 681 werd de 975.

A.J.

#### Bijsturing nieuwe treindienst:

Omdat er sinds de invoering van de nieuwe dienstregeling op 10 december 2006 er heel wat klachten waren, vooral over een aantal verbroken verbindingen en niet meer te halen aansluitingen, besliste de NMBS om op een vijftal lijnen de dienstregeling enigszins te herzien.

N.S.

## Spoorinfrastructuur

#### Heropening stopplaatsen:

De voorziene heropening van 4 stopplaatsen in Wallonië is niet doorgestaan wegens het ontbreken van de bouwvergunningen. Het betreft de stopplaatsen HERGENRATH op de lijn 37 Liège - Aachen, HALENZY en AUBANGE op lijn 165 Virton - Athus, en MESSANCY op lijn 167 Athus - Arlon. Voor de indienstname moet men rekening houden met een vertraging van 15 tot 18 maanden. Deze werken worden door Infrabel beheerd en uitgevoerd. We vermelden hier wel dat de nieuwe treindienst tussen Virton en Arlon via Rodange en Athus wel op de voorziene datum (10 december 2006) van start is gegaan, met voorlopig nog een non-stopdienst tussen Virton en Rodange (Lux) en tussen Athus en Arlon. Deze treinbediening geldt enkel op werkdagen.

N.S.



**Antwerpse noord-zuidtunnel in dienst**

Op 26 maart 2007 moeten de IR-treinen Essen – Antwerpen – Namur als eerste normale en vooral binnenlandse treinen door dit gigantisch bouwwerk rijden. Daarna wil men ook de internationale IC Brussel – Amsterdam door deze tunnel laten. Meteen twee zwaar vertraginggevoelige treinen die hiermee kans zien om tot 10 minuten sneller te zijn dan wat tot nu toe het geval was.

In een volgend nummer komen we uitvoerig terug op de hele Antwerpse noord-zuidtunnel. Enkele punten zijn echter te speciaal om nu al niet te vermelden. Zo is er verregaand aandacht besteed aan brandgevaar en evacuatie, niet alleen in de tunnels zelf, maar evengoed in het nieuwe ondergrondse station. Ook de steilheid van de sporen is met 30 promille net even steil als tussen Liège Guillemins en Ans. Alleen is het in de nieuwe Antwerpse tunnels niet voorzien om - met opdruklocomotieven - de zware treinen te helpen opduwen. Nog tijdens de werken zijn er toch al wel opdruklocs nodig geweest o.a. voor de 6246 die met 10 platte wagens aan de haak duidelijk ondergedimensioneerd was voor 30 promille. De testlocomotief 6264, die op dat moment proefritten uitvoerde, hielp het konvooi mee opdrukken. Maar het kan nog erger: tijdens de stabilisatieritten kant Berchem werd er zelfs in viervoudige tractie gereden (twee 53-ers vooraan en twee 52-ers achteraan) om de 13 wagens met ballast omhoog te werken. Dat dit dan nog met de zesassige reeks 52/53 is gebeurd, moet voor de meeste spoorfanaten als muziek in de oren klinken. Over de bijhorende rookoverlast zullen we het evenwel niet hebben. Door de zware rookontwikkeling was men genoodzaakt om zelfs de zware ventilatorgroepen op te starten, die normaal enkel bij brand worden opgezet. Ze moeten bij brand versneld de giftige rook uit de tunnels afvoeren. E.H.

**Foto linksonder:**

Deze keer geen 18 locomotieven die de spoorbaan moeten 'vastrijden', zoals in juni 2006 voor het noordelijk tunneldeel nabij Antwerpen Dam. Op 7 maart 2007 komen de 5316 en 5312 met vol vermogen uit de zuidelijke tunnelhelft voor stabilisatieritten op lijn 25. Nog gehuld in het donker en vooral in de geproduceerde dieselwalmen, duwen ook achteraan nog twee 52-ers mee. Om de 13 (!) geladen tremelwagens de baas te kunnen op de helling van 30 promille en om de zaak goed in evenwicht te houden, geven achteraan de 5212 en 5216 alles wat erin zit. Het huilen van vier van deze knapen, dat met het galmen in de tunnel nog versterkt wordt, is echt een zaligheid voor elke spoorfanaat.

foto: Erik Heylen

**HSL 3 (Liège – Duitse grens):**

Deze hogesnelheidslijn tussen Liège (Chenée) en de Duitse grens zal eind 2007 volledig berijdbaar zijn, maar wegens het ontbreken van de veiligheidsapparatuur (ETCS 2) in de ICE's en de Thalysstellen zal deze 36 km lange lijn slechts in 2008 echt in dienst komen en er nog een jaar vrijwel ongebruikt bij liggen. Dit baanvak werd immers direct voorzien van het nieuwe Europese beveiligingssysteem. De inbouw in het treinmateriaal moet nog door de Franse en Duitse spoorwegen gebeuren. De SNCF geeft momenteel voorrang aan het materiaal voor de nieuwe TGV-Est tussen Paris en Strasbourg. Deze lijn opent reeds in juni 2007. Ter info kunnen we vermelden dat de andere Belgische HSL-lijnen met andere systemen werden uitgerust. De lijn naar Paris met het Franse TVM 430 en tussen Leuven en Liège (Ans) met het Belgische TBL 2. Later is een ombouw naar het nieuwste systeem wel voorzien.

**HSL 4 (Antwerpen – Nederland):**

Ook op de hogesnelheidslijn richting Nederland gaan de Thalysen maar eind 2008 rijden, eveneens wegens ontbreken van ETCS 2 in deze stellen. De nieuwe spoortunnel onder Antwerpen komt wel op 26 maart 2007 in dienst, maar niet zoals oorspronkelijk voorzien met een uurdienst Noorderkempen (Brecht) en Antwerpen. Aansluitend had de HSL 4 officieel op 1 april 2007 moeten openen, maar ook hier is aangepast materieel met ETCS 2 momenteel niet voorhanden. Een nieuwe startdatum voor de pendeldienst Antwerpen – Noorderdokken is 1 september 2007, waartegen men rekent om de 3 geleaste locomotieven, deze keer met ETCS, te kunnen inzetten. De pendeltrein zal bestaan uit 3 rijkuitingen ingesloten tussen twee leaselocomotieven.

N.S.

## Algemeen spoornieuws

**Nieuwe concurrentie goederenvervoer**

Na DLC, het Franse SNCF Fret en het Duitse Rail4Chem, heeft nu ook de Nederlandse spoorwegaanschaap ERS Railways de toelatingsaanvraag voor het berijden van het Belgische spoorwagennet ingediend. Deze operator is een dochter van Maersk line, de grootste containerrederij ter wereld. Deze laatste heeft een aanzienlijke overslag via de haven van Zeebrugge, van waaruit en naar ERS goederentreinen wil slepen.

**Snelheidsrecord op 553 km/u**

Een aangepast Frans TGV-stel, met drie rijkuitingen ingesloten tussen de beide locomotieven, heeft op de nieuwe Franse TGV-Est het wereldsnelheidsrecord op 553 km/u geplaatst. Deze nieuwe HSL werd eigenlijk ontworpen voor 320 km/u, maar bezit wel een veel regelmatig profiel dan de 'oudere' Franse hogesnelheidslijnen

E.H.

**Rechtzetting:**

In het vorig nummer is er een foutje geslopen in verband met de ICT treinen. Op blz. 9 staat er de ICT trein 'Essen – Berchem – Blankenberge' vermeld. Dit moet zijn 'Essen – Berchem – De Panne'.



## De Lijn Algemeen

### Extra middelen voor De Lijn

De Vlaamse regering belooft voor de volgende jaren extra investeringen ter bevordering van het openbaar vervoer. Een investeringsplan moet volgens de minister haalbaar zijn. Hiervoor wordt dit voorjaar "Lijninvest" opgericht, een dochtermaatschappij van De Lijn die op zoek moet gaan naar (privé)investeerders in het tram en busvervoer. De minister gaat er van uit dat er analoog aan de investeerders in grote infrastructuurwerken, deze ook belangstelling hebben voor het openbaar vervoer. Als startkapitaal krijgt Lijninvest 24 miljoen euro. Vervolgens gaat de overheid 42 miljoen euro per jaar aan vergoeding beschikbaar stellen. Dit geld komt bovenop de reeds geplande investeringen in de periode 2007 – 2009. Bovendien is er ook nog eens een bedrag van 300 miljoen euro voorzien in het masterplan van Antwerpen uitsluitend bedoeld voor projecten in verband met het openbaar vervoer. De komende jaren mogen wij ons aan de volgende investeringen verwachten:

- 81 miljoen euro aan investeringen voor de ingebruikname van reeds in ruwbouw aanwezige premetro tunnels (zie hiervoor ons artikel bij De Lijn Antwerpen).
- 66 miljoen euro voor de andere projecten te Antwerpen.
- 11,6 miljoen euro voor de uitbreiding van de Gentse tramlijn 2 naar Zwijnaarde dorp.
- 55 miljoen euro voor de sneltramlijn Hasselt – Maastricht in Limburg.

Voor de aankoop van 30 (extra?) trams en 500 (extra?) autobussen voorziet men 159 miljoen euro.

Voor de bouw van moderne stelplaatsen is er 163 miljoen. Deze komen onder andere in de regio Aalst (ter vervanging van Hofstade), Boom-Krekelenberg (ter vervanging van Rumst), Gent-Wissenhage (ter vervanging tramloods Gentbrugge), Leuven, en in de omgeving van de luchthaven Zaventem, en Vilvoorde.

Voor de uitrusting (wat dit ook mag inhouden) van stationsomgevingen in niet minder dan 25 gemeenten is er 70 miljoen euro voorzien. We noteerden alvast ondermeer Aalst, Aarschot, Brecht, Dampoort (Gent), Deinze, Dendermonde, Diest, Eeklo, Kapellen, Lier, Luchtbal (Antwerpen), Sint-Gillis Waas, Sint Pieters (Gent) en Vilvoorde. Hopelijk houdt het begrip "investering in stationsomgeving" veel meer in dan het plaatsen van enkele wachthokjes, vuilnisbakken en bomen.

**Foto rechtsonder:** Op 7 februari kregen we de eerste en enige sneeuw van deze winter. De sneeuw bleef net lang genoeg liggen voor dit winters plaatje.

foto: Alain Janmart

### Tarieven (alle bedragen in euro)

Zoals vrijwel ieder jaar werden per 1 februari de tarieven van De Lijn aangepast.

prijs per rit		voorverkoop	op het rijtuig
korte afstand 1 of 2 zones	biljet	1,20	1,50
	lijnkaart	0,80	1,00
	lijnkaart %	0,60	0,80
lange afstand vanaf 3 zones	biljet	2,00	2,50
	lijnkaart	1,50	1,70
	lijnkaart %	1,10	1,50

De aankoopprijs voor de Lijnkaart is in voorverkoop 8 € en voor de Lijnkaart % 6 € (telkens voor 10 ritten). Op bus of tram worden Lijnkaarten verkocht voor een bedrag tussen 10-20 € en 8-15 € voor de Lijnkaart %. Rijdt U veel in een korte periode dan is er de Dagpas.

	dagpas kind	dagpas	3 dagen	5 dagen
voorverkoop	1,50	5,00	10,00	15,00
op het rijtuig	2,00	6,00	12,00	18,00

Rijdt U nog meer dan zijn er de abonnementen.

	Buzzy Pazz -25	Omnipas	Omnipas 60+
1 maand	20,50	26,50	23,10
3 maanden	58,00	75,00	65,00
1 jaar	159,00	207,00	179,00

Voor de gecombineerde abonnementen met de NMBS betaald U

	Buzzy Pazz	Omnipas	Omnipas 60+
1 week	3,80	6,00	4,90
1 maand	12,70	19,80	16,40
3 maanden	36,00	56,00	46,50
1 jaar	89,00	147,00	119,00

Rijdt U veel in Brussel dan bestaat er het gecombineerd abonnement met de MIVB.

	Buzzy Pazz	Omnipas	Omnipas 60+
1 maand	48,00	67,00	51,60
3 maanden	133,60	186,40	143,40
1 jaar	434,00	612,00	464,00

Specifiek voor Brussel bestaan er ook de JUMP-vervoerbewijzen

biljet voorverkoop	biljet voertuig	10-ritten stad	5-ritten voorstad	dagpas
1,50	2,00	11,00	6,70	4,00

Verder bestaan er nog de specifieke abonnementen voor bepaalde soorten reizigers (werkzoekenden, leefloners enz.) aan een speciaal tarief voor 1 jaar.



## De Lijn Antwerpen

### Nieuwe tramlijn

Wat al halvelings te verwachten was werd begin maart bevestigd. Na tramlijn 5 die vorig jaar geopend werd krijgen we in het najaar een twaalfde tramlijn in Antwerpen. Deze krijgt het nummer 6 en gaat Metropolis in het noorden verbinden met het Kiel. In feite mogen we wel "eindelijk" schrijven want al met de opening van Punt aan de Lijn werd er door de toenmalig Directeur – Generaal van De Lijn beloofd dat er in een nabije toekomst ook een reguliere tramdienst over de Groenendaallaan naar Luchtbal zou gaan rijden. We zijn inmiddels al wel meer dan vijf jaar later maar het is hoopgevend dat er na lijn 5 er opnieuw een tramlijn bijkomt. De komst van deze tramlijn zal zeker een behoefte inlossen. Er staan de volgende jaren weer grootscheepse werken op stapel in het noorden van de stad. Er is het rondmaken van de ringweg met een nieuwe tunnel onder de Schelde en de Leien fase 2 (noordelijk gedeelte).

De tramlijn vertrekt op de lus "Metropolis" (bovenaan op de kaart) en gaat vervolgens over de Groenendaallaan, en duikt dan de premetro in en rijdt dan samen met de lijnen 3 en 5 tot het Centraal Station. Dan gaat zij echter recht door verder via de lijnen 2 en 15 naar Harmonie en tenslotte enkel nog via lijn 2 tot de lus Jan De Voslei. Op die manier krijgt nu elke metrotak minstens drie tramlijnen. Onderweg bedient deze lijn enkele attractiepolen zoals het cinema-complex Metropolis, het Sportpaleis, het centrum met de Dierentuin en het station, het cultuurcomplex De Singel en tenslotte Antwerp Expo (voorheen bekend als Bouwcentrum). Aan Metropolis is er een P+R en er is er ook één gepland aan het andere eindpunt. De Minister heeft bovendien een versnelde ingebruikname van de tramlijn naar Ekeren op haar verlanglijst zodat ook de geplande P+R aan de Luchtbal door de tram kan bedient worden.

De tramlijn 6 kan, maar dit is wel nog toekomstmuziek in zuidelijke richting verlengd worden naar Wilrijk. Deze lijn werd destijds ook voorgesteld door de B.T.T.B. als minder hinderlijk "212" (zie RR 2005/4 blz. 16) maar dan met zuidelijk eindpunt aan het Schoonselhof.

De nieuwe lijn 6 heeft in eerste instantie geen nieuwe infrastructuur. Wel zou er een lichte aanpassing komen aan de keerlus Jan De Voslei waar de splitsingswissel iets naar voor zou komen zodat er daar aan een eigen perron de vertrektijd kan afgewacht worden. Indien men verder naar Luchtbal (Kazerne) wil moeten daar natuurlijk ook sporen komen over ongeveer één kilometer lengte. De ingebruikname van lijn 6 is al voorzien in november van dit jaar (herfstvakantie). Er rijdt momenteel een buslijn 6 of 34 als ringlijn telkens in één richting te Antwerpen.

Daarvoor moet er dan natuurlijk wel een ander lijnnummer komen.

Hieronder ziet U al een impressie van hoe de lijnfilm er zou kunnen uitzien. De lijnkleuren zijn paars met witte tekst. Hopelijk is het onrecht dat men de Kielenars jarenlang heeft aangedaan met een rood-witte lijn 12 (kleuren van Antwerp FC) voorbij het Beerschotstadion te sturen, nu wat rechtgezet.



### Reizigerscijfers 2006

Lijn 5 doet het ondertussen goed. Dat bewijzen de laatste cijfers van tellingen gehouden in het najaar van 2006. We maakten even een rangschikking op (alle aantallen reizigers in miljoenen). Kampioen ver boven alle andere lijnen is lijn 3 met 24,7. Op de tweede plaats komt lijn 2 (die samen met lijn 3 versterking zal krijgen van de nieuwe lijn 6) met 10,2. Dan volgt lijn 15 met 9,6 en 24 met (slechts) 7,1. Voor lijn 8 berekende men 6,5. Lijn 12 scoort rond 5 miljoen reizigers. De lijnen 7, 10 en 11 behalen elk een score van 4,2. Lijn 4 heeft er 3,9 en tenslotte lijn 5 met 3,2 miljoen, die weliswaar pas geopend werd op 4 maart 2006. Voor de lijnen 12 en 24 moet men rekening houden dat tot maart 2006 er nog een lange lijn 12 (Wim Saerensplein – Schoonselhof) bestond en een korte lijn 24 (Silsburg – Zuid). Daar heeft zich zeker een grote verschuiving richting 24 voorgedaan. Indien enkel rekening wordt gehouden met de huidige lijnvoering komen de cijfers op uit op 4 miljoen voor lijnen 5 en 12, en 8 miljoen voor lijn 24.

### Rooseveltplaats

Dat we nog eens terug zouden komen op het onderwerp Rooseveltplaats lag voor de hand. Nu dat alles zoal een goed half jaar in dienst is komen de (voorspelde) mankementen aan het licht. We willen hier niet dieper in gaan op de globale inrichting, het is en blijft een compromis voor alle weggebruikers omdat de historisch beschikbare ruimte nu eenmaal te krap is om een echt ideale oplossing te voorschijn te toveren. Voor de weggebruikers werd er een "gecontroleerde chaos" uitgedokterd. Het is jammer dat er na het terug in werking stellen van de verkeerslichten er zich een dodelijk ongeval heeft voorgedaan. Misschien toch maar beter die lichten bij grote drukte op knipperstand zetten - dan lopen of rijden we niet meer door rood - en in werking tijdens de stille uren. Voor de tram- en

busgebruiker, en bij uitbreiding ook de chauffeurs zijn de te korte perrons een groot stuk van ergernis. Zij laten maar het halteren van één of twee voertuigen tegelijkertijd toe. De achterdeur van een gekoppeld PCC-stel staat hierbij geregeld nog ter hoogte van de perronhelling of soms zelfs helemaal niet aan het perron. De buslijnen richting centrum (behalve lijn 23) zijn inmiddels van de vrije baan verdwenen waarna het wonderwel toch iets vlotter gaat. In een poging om het voor de tram toch wat vlotter te laten gaan werd er afgeweken van de geldende voorrangsregel "Wanneer twee tramvoertuigen kruisen aan een wissel moet het tramvoertuig dat de wissel inrijdt (op de punt) stoppen en voorrang geven aan het tramvoertuig dat uit de tegenovergestelde richting komt". In afwijking daarvan mag er aan de wissel aan de halte van het Astridplein, richting Rooseveltplaats, na eerst gestopt te zijn en na controle van de wisselstand, stapvoets doorgereden worden tot aan de haltenagel (aan het einde van het perron). Benieuwd hoe alles de komende jaren gaat evolueren. Een definitieve oplossing komt er wellicht maar na de aanpassing van de Leien Noord (fase 2) in de volgende jaren. (zie ook pre metro)

### Premetro

Ondanks een aantal uitspraken van een tiental jaar geleden denkt men nu toch ernstig om de resterende niet gebruikte tunnels in dienst te nemen. Reeds in 2009 zou er gestart worden met de activatie van de koker onder de Turnhoutsebaan voor lijn 24, met een verlenging richting rondpunt Wommelgem, inclusief een P+R. Het kostenplaatje wordt begroot op 81 milj. €. Deze lijn kadert ook in het PEGASUSPLAN van enkele jaren geleden met lijnen naar Oostmalle en Wommelgem. Vanaf het rondpunt met een nieuwe tunnel onder de autostrade gaat de 24 dan verder tot de nieuwe stelplaats ter hoogte van de grens Deurne-Wijnegem. Hier wordt er dan aangesloten op de (inmiddels) verlengde lijnen 5 en 10. Sommigen suggereren dan maar in één keer een ringlijn – Makro, lijn 5 – Centraal Station – Berchem Station, lijn 8/11 – Eksterlaar – Dascottelei – verlengde 24 – Makro. (n.v.d.r.: dit is evenwel slechts een ring door het noordelijk gedeelte van de stad). Hopelijk wordt er wel een oplossing gevonden om ergens in de omgeving Opera terug aan de oppervlakte te komen en dit geen kop-eindpunt wordt met alle gevolgen van dien, zoals de aanschaf van aparte tweerichtingstrams. Krijgt zoals zovele zaken wellicht een vervolg de komende jaren.

### Bolivarplaats, verlenging lijn 8

Eind februari 2007 was alles praktisch afgewerkt. Nadat er reeds voor de jaarwisseling een aantal spandraden werden opgehangen werd de rijdraad de voorbije weken vernieuwd en vervolledigd. De



halte op de Lambermontplaats wordt verplaatst naar een eiland op het kruispunt met de Pacificatiestraat. Als anekdote vermelden dat de reeds nieuw geplaatste ronde bovenleidingmasten inmiddels al werden vervangen door de hoekige exemplaren "model Antwerpen" zoals ook op de Leien. Het mag voor onze beleidsmensen toch een eurootje meer kosten, de belastingbetaler betaald wel. Indienststelling valt later waarschijnlijk te samen met de aanpassing van de dienstregeling op een aantal andere lijnen (o.a. 2, 12 en 24).

### Nachtlijnen

In ons vorig nummer vermelden we al het aangepaste Antwerpse nachtlijnennet vanaf 7 januari 2007. De twee vertrekken vanuit het centrum worden evenwel gespreid in de tijd, in de plaats van een tussen tijd van slechts 60 minuten. Deze spreiding kwam er ook omdat het bedieningsgebied sterk werd uitgebreid en er dus meer rijtijd nodig is. De vertrekken vanuit het centrum gebeuren nu om 1u45 en 3u30. Ook de vertrekplaatsen zijn licht gewijzigd. Aan het Museum voor Schone Kunsten (Leopold De Waelplaats) vertrekken de lijnen N2, N14 en N86 om 1u25 en 3u10. Aan de Waterpoort (Vlaamse Kaai / Pourbusstraat) vertrekken de lijnen N24 en N62 op dezelfde uren. Deze laatste twee lijnen rijden daarvoor over de Scheldekaaien naar hun vertrekpunt. Na hun vertrek rijden alle bussen tot de Rooseveltplaats alwaar ze dan te samen hun vertrekuur afwachten. Overstappen blijft dus mogelijk aan de perrons van de Rooseveltplaats (kant Fortis). Omdat de exploitatie zoals vroeger in lusvorm gebeurd betaal je enkel het aantal zones die nodig zijn om je bestemming te bereiken en niet de totaal doorlopen afstand. Bij het opstappen op de eerste bus vermeld je de bestemming. Bij de overstap dien je dan enkel je ticket nog te tonen aan de chauffeur. Een abonnee kan gewoon mee. De grootste verandering voor de busfanaten is de uitbating. Tot nog toe werden alle ritten nog gereden in eigen regie door De Lijn zelf. Vanaf nu zijn het de exploitanten die op de nachtlijnen ingezet worden. Meestal zijn dit bussen die van de daglijnen komen en verder ingezet worden. Voor de nachtlijnen werden een aantal nieuwe contractnummers toegekend:

### Cruyslei en Dascottelei

Na de donderslag waarvan melding in ons vorig nummer kunnen we nu enige toelichting geven op het aanpassen van de reisweg van lijn 8 en 11 aan het Eksterlaar. In de nabije toekomst komen er tramsporen in de Dascottelei waarover lijn 8 naar de Herentalsebaan verlengt wordt tot aan de terminus van lijn 24 te Silsburg. Ook deze terminus wordt onder handen genomen. De lus wordt dan met een kruispunt via de klok mee bereden. Op die manier komt er een betere overstap met de streekbussen van de bundel 420. Op het kruispunt Dascottelei / Herentalsebaan komt er bovendien ook een verbinding richting Stenenbrug zodat de in- en uitritten naar de (toekomstige) stelplaats langs daar kunnen rijden. Maar wat gebeurt er dan met lijn 11? Deze zou van het Eksterlaar verdwijnen en in de plaats zou er een lus komen via de Gitschotellei en de Boekenberglei (terminus?) en de Cruyslei. Ten eerste is er ook lijn 8 die langs deze straten zou moeten rijden (in beide richtingen) en er bijgevolg een extra spoor moet komen voor lijn 11 die dan zijn vertrekuur kan afwachten. Deze lijn heeft zoals lijn 10 zijn andere eindpunt aan de Melkmarkt en daar kan al jaren geen wachttijd genomen worden. Ten tweede was het de bedoeling om de bestaande eindlus aan het Eksterlaar te laten verdwijnen inclusief het dienstlokaal en de sporen rechtstreeks te verlengen

naar de Dascottelei. Inmiddels was er een storm (ten gevolge van de donderslag) van protest opgestoken in de wijk en bij de gebruikers die hun tramverbinding richting Centraal Station zagen verdwijnen. Er werd dan ook enige weken later een infotoonstelling ingericht waarop plans te zien waren waarbij de bestaande terminus behouden blijft voor lijn 11 en dat de verlenging voor lijn 8 aansluit op de bestaande eindboog.

### Wachthuisjes

Vanaf het najaar werden een groot aantal wachthuisjes vervangen. Dit was grotendeels ten gevolge van het dispuut waarvan we reeds melding maakten. Omdat men nu toch goed op dreef was werden er ook op een aantal bijkomende haltes wachthuisjes geplaatst. Nadat het oude wachthuisje verwijderd is gaat men in eerste instantie de nieuwe bedding in gereedheid maken. Daarna wordt er een kant en klaar exemplaar rechtstreeks vanaf de vrachtwagen geplaatst. Tenslotte wordt er gezorgd voor de nodige elektriciteit, de betegeling en de afwerking.

### Foto rechtsonder:

Terwijl er nog een wachthuisje op de vrachtwagen staat hangt het andere reeds boven de vooraf klaargemaakte bedding. Steynstraat (Hoboken) 2 februari 2007.

foto: Luc Couscheir



Contract	Exploitant	lijn	Vertrekplaats en beknopte reisweg
1039	De Polder	N77	Roosevelt- Ekeren-Zandvliet-terug A 12
1040	De Polder	N65	Roosevelt- Merksem-Kapellen-Putte
1042	Oostmale Cars	N62	VI. Kaai- Roosevelt- Deurne Noord-Schoten
1043	Oostmale Cars	N24	VI. Kaai- Roosevelt- Deurne Z.-Wommelgem-Wijnegem
1044	Confort Cars	N32	Roosevelt- Berchem-Edegem-Hove-Lint
1045	Confort Cars	N14	Museum- Roosevelt- Mortsel-Boechout-Vremde
1046	De Schelde	N24	Museum- Roosevelt- Hoboken-Wilrijk
1047	De Schelde	N29	Roosevelt- Hemiksem-Niel-Boom-Aartselaar
1049	Mattheesen	N86	Museum- Roosevelt- LO-Zwijndrecht-Burcht

**NIET VERGETEN**  
**zaterdag 24 maart 2007:**  
**Algemene ledenvergadering**  
 -----  
**zaterdag 24 maart 2007:**  
**speciale tramrit Gent**  
 -----  
**zaterdag 5 mei 2007:**  
**autobusrit A120 Brugge**  
 -----

**Wissel Linkeroever**

Eind vorig jaar werd de eindlus van de lijnen 2, 5 en 15 op Linkeroever vernieuwd. Tezamen hiermee kwamen er ook twee nieuwe wissels voor de aftakking van lijn 3 van en naar Zwijndrecht. Een eerste fase van de werken gebeurde vanaf 20 uur op 12 december 2006. Er werd dan gestart met het vervangen van het booggedeelte tussen de wissels. De lijnen 2, 5 en 15 moesten vanaf dat ogenblik achterwaarts keren op de nauwelijks gebruikte boog kant Oost-Vlaanderen. In principe werd er dan na het beëindigen van de tramdienst aangevat met het plaatsen van de wissels, maar dat was buiten een bekend zangduo gerekend. Wegens hun optreden in het Sportpaleis reden er die dag extra en latere trams op lijn 3. Omdat de resterende tijd te krap was werd er die nacht slechts één wissel geplaatst en kwam de andere er maar enkele dagen later. Enige uitleg over die wissel is wel nodig. De oprijwissel (splittings lijn 3 richting Zwijndrecht en lijnen 2, 5 en 15 richting centrum is van een geheel voor Antwerpen nieuw type. Buiten bewegende wisseltongen wordt ook het hartstuk gepositioneerd. Het geheel wordt daarbij aangedreven door twee liefst tezamen werkende motoren. Zulk type is reeds vele jaren gekend bij de spoorwegen als "High Speed pointworks" en laat veel hogere rijksnelheden toe. In het De Lijn jargon spreekt men hier evenwel van een "Low Noise" wissel. Hoe alles er uitziet is te zien op het bijgevoegde foto. In de volgende weken kwam er nog bijkomende signalisatie die de wisselstand aangeeft voor de trambestuurders.



**Zuiden van Antwerpen en Rupelstreek**

Vanaf donderdag 1 februari 2007 vond er nogmaals een verandering plaats aangaande de lijnenloop van de lijnen 1/13, 38, 140, 290 tot 295, 298 en 501-503. Omdat was gebleken dat het opsplitsen van de lijnen 290-295 tussen Antwerpen en Boom langs verschillende reismwegen weinig reizigers kon bekoren werden de reismwegen terug gebundeld tot één zware as. Ter compensatie, waar er door het wegvallen van de halten, er geen bus meer zou komen kwam er wel een nieuwe buslijn. Onder het moto "Dat is dan rechtgezet" maakt De lijn het vernieuwde aanbod bij de reizigers bekend. Alle inwoners uit de betrokken regio kregen een in-

**Foto linksboven:** Op 11 december legt een lasser de laatste hand aan de Low Noise wissel. De hier getoonde stand is recht door (rechts) naar Zwijndrecht.

**Foto linksonder:** Op 13 december is de wissel in gebruik en toont de stand "links" voor de lijnen 2, 5 en 15.

**Foto linksonder:** Op 1 februari 2007 zien we De Schelde 1118 27 (727 in het wagenpark van De Decker – Van Riet) als Bananenbus voor het gemeentehuis van Schelle. alle foto's: Luc Couscheir



formatiepakket met een gratis probeerpas in hun brievenbus. Bovendien deelde De Lijn op 1 februari aan een aantal halten in de betrokken regio leuke traktaties uit. Als thema voor de campagne stond de banaan centraal waarvan het de bedoeling was dat die "recht" kwam te staan. Een boordevel met kleine echte banaantjes gevulde autobus trok dan ook door de regio om de reizigers te behagen.

Van de lijnen 290, 291, 292, 293, 294 en 295 vormen de lijnen 290 en 295 de basisdienst tussen Boom en Antwerpen Rooseveltplaats (290) en Sint Jansvliet via Predikherenvelden (295). Daaraan toegevoegd in de spits is lijn 291 naar de Sint Jansvliet. De lijnummers 292 en 293 worden niet meer gebruikt. De combinatie van de lijnen 290 en 295 geven een 15 minuten basisdienst tussen Boom en Antwerpen. De rijtijden van lijn 295 sluit bovendien beter aan op de vertrektijden van de treinen in de stations van Boom en Niel. Lijn 294 wordt een scholierenlijn tussen Aartselaar – Schelle – Niel naar Boom. Op lijn 290 werden door exploitant De Schelde (groep De Decker – Van Riet) drie gelede autobussen in dienst gesteld. Van de duolijnen 1/13 vanuit Antwerpen Rijnkaai richting Wilrijk en Hoboken blijft lijn 13 ongewijzigd.

Lijn 1 werd verlengd vanaf de omgeving Schoonselhof naar Hemiksem via Hemiksem gemeentehuis tot Hemiksem Nijverheidsstraat. Op dit laatste gedeelte reden daarvoor de verdwenen lijnen 292 en 293. Hier passeert nu elke 20 minuten een bus van lijn 1 in de basisdienst. Ter vervanging van lijn 1 tussen Hoboken en Wilrijk Universiteitsplein werd dan ook lijn 140 verlengd vanaf dit plein tot Hoboken Polderstad. Deze lijn met een uurdienst als basis en dertig minuten tijdens de spits wordt aldus en volwaardige tangentijslijn rond de Antwerpse agglomeratie tussen Hoboken en Wijnegem.

Een tweede tangentijslijn wordt min of meer gevormd door de lijn 38. Deze stadslijn 38 Merksem – Berchem – Zuid via de Singel wordt verlengd naar Hoboken en Hemiksem Werkplaatsen (Herbekestraat) en neemt hierbij de lijn 298 gedeeltelijk over. Lijn 38 rijdt nog steeds enkel op wekdagen en tijdens de spitsuren. Het stadsbestuur van Antwerpen droomt reeds vele jaren om over diezelfde Singel een tramlijn te laten rijden. Momenteel is dit echter een erg filegevoelige weg en om betrouwbaar te worden zijn er erg ingrijpende veranderingen noodzakelijk en zal bovendien de frequentie heel gevoelig moeten worden opgetrokken. De lijn 298 zelf werd beperkt tot enkele (school)ritten op wekdagen tussen Boom – Niel – Antwerpen. Om de "gaten" te vullen in de Rupelstreek kwam er de nieuwe lijn 503. Deze rijdt min of meer als een oost-west verbinding vanuit Niel, dwarst de Boomssteenweg (A12) naar Aartselaar en vervoegt vervolgens de lijnen 501 en 502 naar de Rijnkaai. Vanaf Aartselaar is er door combinatie een twintig minuten-

dienst naar Antwerpen Rijnkaai via Wilrijk en Berchem station. De basismobiliteit werd in de regio reeds enkele jaren geleden ingevoerd. Na een grondige evaluatie kregen we hier dus nogmaals een bijstelling. Nu zijn er enkele "zware" assen gekomen die veel betrouwbaarder zijn. De lijnen 290 en 295 maken vanaf 1 februari 2007 ook gebruik van de nieuwe tram- en busbaan op de Sint Bernardse steenweg. (\*) Wellicht komt er weer een aanpassing wanneer de tramlijn 24 vanaf het Schoonselhof deze eeuw verder gaat rijden tot Hemiksem. Tenslotte rijden er enkel op wekdagen nog altijd te weinig treinen op spoorlijn 52. Er verscheen een nieuw lijnenplan en nieuwe lijnfolders voor lijnen 1-13, 140, 501-502-503, 191-500-507-508 en 38-290-291-294-295-298. Bij stukjes en beetjes komt er enige integratie van stads- en streeklijnen.

(\*) Wegens het niet op tijd klaar zijn van de wegeniswerken van de Sint Bernardse steenweg reden de buslijnen nog enkele weken via de omleiding langs Hoboken centrum.

### Reclame-trams

7042 Radio Donna (opgefriste reclame)  
7043 Winkelcentrum "TIR" sinds dec. 06  
7043 Maltesers sinds januari 2007  
7047 "wit" bekleefd sinds november 2006  
7049 Maltesers sinds januari 2007  
7051 Terre Bleue sinds februari 2007  
7052 terug "De Lijn" sinds nov. 2007  
7054 Night at the Museum sinds dec 2006  
7060 Feest in de straat sinds dec. 2006

L.C.

**Foto midden:** Aan de terminus van Hoboken Polderstad wachten de 3298 van de Tjalkstraat op lijn 140 en een bus van lijn 13 hun vertrek af op 2 februari 2007.

**Foto onderaan:** Op de nieuwe lijn 503 worden een aantal diensten ook gereden door exploitant Klein Brabant. Hier passeert de 1112 47 het summum aan haltekonfort op het prachtig, grandioos heraangelegde Berchemse stationsplein, met bestemming Niel. 2 februari 2007

beide foto's: Luc Couscheir





## Met de streekbus de grens over

Alhoewel België vele honderden km grenslengte heeft met onze vier buurlanden (Nederland, Duitsland, Luxemburg en Frankrijk), valt het op dat er in verhouding maar weinig grensoverschrijdende buslijnen zijn. Zoals met de trein het geval is verliest de bus het van de autobruiker. Alhoewel de E.U. er op alle economische sectoren er alles aan doet om de grenzen te laten verdwijnen zoals het wegvervoer, de telecommunicatie en financiële sectoren is er maar weinig vooruitgang in het grensoverschrijdend busvervoer (lijndiensten) te bemerken. Het is zelfs zo dat er de laatste jaren nog een aantal verbindingen zijn verdwenen, "geknipt" of ingekort. Denken we hier maar even aan de verbindingen Neerpelt – Valkenswaard en tussen Zelzate – Sas Van Gent. Dit gedeelte van lijn 20 naar Terneuzen werd onlangs nog afgeschaft. Ondanks de invoering van de euro als gemeenschappelijk betaalmiddel, waarbij alles toch veel eenvoudiger had moeten worden lijkt het toch niet te lukken. Het grote struikelblok is hier het verschil in tarief en de manier uitbating. In België kennen we De Lijn of de TEC die ondanks de opkomst van de privé uitbaters toch nog altijd de prijzen bepalen. In onze buurlanden is er een groot gedeelte van de lijnen reeds volledig in handen van privé bedrijven die dan ook min of meer hun prijzen op commerciële basis vastleggen. Wanneer het prijsverschil te groot werd, was dit de doodsteek voor een aantal verbindingen. Even ter illustratie het voorbeeld van de lijn Breda – Antwerpen – Hulst die voortvloeide uit het isolement van Zeeuws-Vlaanderen na de watersnoodramp van 1953. Een tiental jaar geleden werd deze lijn eindelijk gemeenschappelijk uitgebaat door De Lijn en BBA. Omdat er grote tariefverschillen optraden en er dan ook massaal Belgische abonnementen werden gebruikt werd deze lijn dan ook flink gekortwiek met nog een beperkte tussenstop te Antwerpen. (n.v.d.r.) Ook spelen natuurlijk de historische achtergronden mee, en zoals honderd jaar geleden is men niet zo happig om bij de "buren" te rijden. De basismobiliteit in Vlaanderen houdt dan ook aan de grens op. Een Europese basismobiliteit is zeker nog niet voor morgen, want blijkbaar zijn er voor de politiciers toch niet zoveel stemmen te winnen. Laat ons nu de buslijnen even overlopen met vermelding van de uitbaterende maatschappijen. We starten aan de noordergrens en vervolgens overlopen we de Belgische grens in wijzerzin.

**Foto midden:** Een gelede bus van DKbus (Dunkerque) staat op zondag 23 juli 2006 aan het tram- en treinstation te wachten op vertrek naar Coudekerque in Frankrijk.

**Foto onder:** Op het stationsplein van Sint-Niklaas vertrekt er een rechtstreekse bus van lijn 43 naar Hulst via Stekene. 15 augustus 2006.

### West Vlaanderen:

- Adinkerke (De Panne) – Duinkerke: deze lijn wordt uitgebaat door DK Bus, het openbaar vervoerbedrijf van deze Franse stad. Van maandag tot zaterdag is dit lijn 2, op zondag lijn 3.
- Brugge – Westkappelle – Breskens: uitbating gemeenschappelijk door De Lijn en Veolia

### Oost Vlaanderen:

- Maldegem – Oostburg: De Lijn
- Sint-Niklaas – De Klinge – Hulst: lijn 22
- Sint-Niklaas – Kemzeke – Hulst: lijn 42
- Sint-Niklaas – Stekene – Hulst: lijn 43

### Antwerpen:

- Hulst – Antwerpen – Breda: lijn 19 van Connexxion (zie ook hiervoor)
- Turnhout – Weelde – Goirle: lijn 450
- Turnhout – Baarle Hertog/Nassau: lijn 460
- Turnhout – Arendonk – Reusel: lijn 480

### Limburg:

- Lommel – St. Luiksgestel – Wiebosch: lijn 272 buurtbus van Veolia

- Maaseik – Roostern – Sittard:
- Hasselt – Bilzen – Maastricht: lijn 20A
- Hasselt – Genk – Maastricht: lijn 45
- Tongeren – Riemst – Maastricht: lijn 62
- Eisdan – Lanaken – Maastricht: lijn 63

### Liège:

- Liège – Visé – Maastricht: lijn 78 TEC
- Eupen – Monschau: enkel op zat-, zonen feestdagen (zaterdag tot Kuchelscheid); lijn 385 van TEC / AVV
- Eupen – Gemmenich – Vaals: lijn 396 van de TEC
- Eupen – Eynaten / Raeren – Aachen: lijnen (7) en 14 van ASEAG en TEC
- La Calamine – Aachen: lijnen (7) en 24 van ASEAG en TEC

### Luxemburg:

- Arlon – Luxemburg (stad): lijn 162 TEC
- Arlon – Athus – Rodange: lijn 167 TEC

### Namur:

- Dinant – Hastière – Givet: lijn 154 TEC
- Beauraing – Dion – Givet: TEC

### Hainaut:

- Mons – Quévy – Maubeuge: lijn 41 TEC





Tot zover het overzicht van de grensoverschrijdende buslijnen die ons bekend zijn, 26 lijnen waarvan 16 vanuit Vlaanderen. Eventuele andere lijnen mogen natuurlijk aan de redactie gemeld worden. Vooral voor wat de TEC lijnen betreft: deze zijn soms moeilijk te traceren en dit dikwijls door het ontbreken van netplannen. Wat de frequenties van de lijnen betreft kan men stellen dat deze varieert van een halfuurdienst op werkdagen tot enkel vier ritten op zaterdag of zondag bvb tussen Eupen en Monschau. Een goede raad die we U als gebruiker alvast willen meegeven is het vooraf nemen van inlichtingen betreffende de dienstregeling. Om het grensoverschrijdend busvervoer te bevorderen kan men natuurlijk best studies maken naar de behoeftes. Soms zijn er slechts kleine ingrepen nodig om een verbinding aantrekkelijk te maken zoals het over slechts 4 km verlengen van de lijn 55 Gent – Zelzate tot Sas Van Gent in Nederland alwaar er men aansluiting heeft met de lijn 20 naar Terneuzen. In Limburg heeft lijn 307 (Leuven – Geel – Hamont) zijn terminus op slechts een drietal km. van Budel waar men een aansluiting naar Weert kan hebben. Hetzelfde is natuurlijk ook van toepassing voor onze buurlanden. De Franse buslijn 15 van Valenciennes heeft zijn eindpunt aan het oude douanekantoor van Quiévrain (Blanc-Misseron). Een korte verlenging van 1,5 km. en men bereikt het station van Quiévrain en heeft dan aansluiting op de spoorwegen en de bussen van de TEC.

Het zijn soms (in onze ogen) eenvoudige oplossingen maar er moet vooral de politieke wil zijn om er een oplossing voor te vinden. Men zou akkoorden kunnen maken om de kosten te delen. Het tegendeel is helaas echter waar. Ook in België zelf werden er doorgaande lijnen tussen Vlaanderen en Wallonië geknipt. Denken we maar even aan de lijnen tussen Limburg en Liège (deze vormden nog een tijd één geheel ten tijde van de N.M.V.B.) Nu moet de reiziger verplicht overstappen en heeft hij al veel geluk als er een aansluitende bus te wachten staat (n.v.d.r.). Een andere mogelijkheid is om lijnen te verlengen tot aan een belangrijke grensstad. Zo zou men een lijn vanuit Hoogstraten kunnen verlengen tot Breda en daar aansluiten op de trein. Wat die trein zelf betreft het volgende: het ziet er de eerste jaren niet naar uit dat er een lo-

**Foto boven:** Aan de terminus te Hulst zien we een autobus van Connexxion lijn 19 naar Breda via Antwerpen. 3-8-2006.

**Foto midden:** Op 6 augustus 2006 aan het station van Turnhout staat er een bus van lijn 450 naar Tilburg.

**Foto onder:** Een bus van kwaliteitspachter SADAR in het Eupener Bushof. Deze bussen rijden in de kleuren van het Akense vervoerbedrijf. De lijn 14 wordt in gemeenschap van de Aseag en de TEC uitgebaat. 4 april 2006.



kale verbinding komt tussen Antwerpen en Breda. Nu komt er een station (sic) en busstation (resic) te Brecht in - the middle of nowhere - een gemiste kans zonder meer (n.v.d.r.). Zoals uit het voorgaande blijkt kan er soms een vrij eenvoudige oplossing zijn. Als men werkelijk een Europa zonder grenzen wil zal men het roer toch moeten omgooien wil men het grensoverschrijdend lokaal autoverkeer terugdringen. Er is alleszins nog veel werk voor onze beleidsmensen. Hopelijk kan ik binnen enkele jaren een artikel schrijven over nieuwe en betere bijkomende autobusverbindingen. Hopen maar.

Foto boven: Een autobus van TEC pachter Toussaint aan het station van Dinant op 1 augustus 2006. De eindbestemming Givet van lijn 154 ligt in Frankrijk.



Foto's en tekst: Noël Suys

## REISTIP

Via een lid van VeBOV kregen we interessante informatie over reisformules en prijzen over treinreizen in Europa.

Er bestaat een **INTERRAIL GLOBAL PASS** voor volgende Europese landen: België, Bosnië-Herzegovina, Bulgarije, Denemarken, Duitsland, Finland, Frankrijk, Groot-Brittannië, Griekenland, Hongarije, Ierland, Italië, Kroatië, Luxemburg, Macedonië, Montenegro, Neder-

land, Noord-Ierland, Noorwegen, Oostenrijk, Polen, Portugal, Roemenië, Servië, Slovenië, Slowakije, Spanje, Tsjechië, Turkije, Zweden, Zwitserland en Attica Ferries Italië-Griekenland.

### Geldigheid

Er bestaat de InterRail Global Pass "Flexi" voor 5 dagen in een periode van 10 dagen, 10 dagen in een periode van 22 dagen, 22 aaneengesloten dagen of 1 maand voor het hele gebied. De InterRail One Country Pass is er voor gebruik in één enkel land. Hier onderscheiden we

respectievelijk de 3, 4, 6 of 8 dagen pass over een periode van een maand (flexi). Deze tickets zijn niet geldig in het land waar men woonachtig is, er is wel een korting tot aan de grens voorzien.

### Tarieven

(alle prijzen in euro zoals die ons bekend zijn op 24 februari 2007) InterRail One Country Pass voor één land Hier gelden er verschillende prijzen naar gelang de grootte, dichtheid of belangrijkheid van de spoorwegnetten. We beginnen links met de duurste.

Frankrijk, Duitsland, Groot-Brittannië, Zweden of Noorwegen			
	1e klas	2e klas	12/25 jaar
3 dagen/maand	255€	189€	125€
4 dagen/maand	285€	209€	139€
6 dagen/maand	363€	263€	176€
8 dagen/maand	404€	289€	184€

Denemarken, Griekenland, Kroatië, Hongarije Portugal, Polen, Roemenië of Rusland			
	1e klas	2e klas	12/25 jaar
3 dagen/maand	93€	69€	46€
4 dagen/maand	120€	89€	58€
6 dagen/maand	161€	119€	77€
8 dagen/maand	188€	139€	90€

Benelux, Finland, Ierland, Italië (+ferry), Oostenrijk, Spanje of Zwitserland			
	1e klas	2e klas	12/25 jaar
3 dagen/maand	147€	109€	71€
4 dagen/maand	188€	139€	90€
6 dagen/maand	255€	189€	125€
8 dagen/maand	309€	229€	149€

Bulgarije, Macedonië, Servië, Slovenië Slowakije, Tsjechië of Turkije			
	1e klas	2e klas	12/25 jaar
3 dagen/maand	66 €	49 €	32€
4 dagen/maand	93 €	69 €	46€
6 dagen/maand	134 €	99 €	64€
8 dagen/maand	161 €	119 €	77€

InterRail Global Pass voor de 31 vermelde landen			
	1e klas	2e klas	12/25 jaar
5 dagen op 10	329 €	249 €	159 €
10 dagen op 22	489 €	359 €	239 €
22 dagen	629 €	469 €	309 €
1 maand	809 €	589 €	399 €

Goede reis gewenst!

Tekst: E.C.

**Overlijden van****Paul Possemiers en Willy Franquet.**

Het is nooit aangenaam om te beginnen met de melding van het heengaan van twee tramliefebbers. Op zaterdag 24 februari overleed vrij plotseling de Heer Paul Possemiers, gedurende vele jaren lid van VeBOV en ook een vaste medewerker sinds het ontstaan van ATAM, later VlaTAM. Paul was een zeer actief medewerker en geregeld te zien in het museum en tijdens uitstappen met oude tramrijtuigen. Langs deze weg bieden wij aan zijn echtgenote en familie onze blijken van medeleven.

Na een slepende ziekte die tenslotte fataal afliep is Willy Franquet van ons heengegaan op dinsdag 27 februari. Tijdens georganiseerde tram- en treinuitstappen was hij meestal te zien in de schaduw of de achtergrond van de activiteiten. Tijdens de ritten met oude tramwagens bleef hij gewoonlijk in het rijtuig zitten als "reiziger" voor de fotografen. Willy Franquet was vele jaren de levenspartner van onze betreurde stichter-voorzitter, Roger Bastaens. Na zijn heengaan bleef Willy contact houden met VeBOV. Langs deze weg willen we ook onze blijken van medeleven tonen aan de familie en bekenden van Willy.



Als aandenken aan enkele recent overleden Antwerpse tramvrienden deze foto van de stichter van VeBOV. Het tramstel van lijn 3 (4439 + bijwagen 1600) komt op 17 maart 1964 uit de Emiel Banningstraat. Weldra gaat lijn 8 hier terug rijden. foto gemaakt door wijlen Roger Bastaens

**VERENIGINGSNIEUWS****Algemene ledenvergadering 2007**

Deze gaat door op zaterdag 24 maart '07 om 10u00 in "Het kapittelhuis", Lange Kruisstraat 4 te 9000 GENT, nabij de Sint Baafskathedraal

Tel. : 09.233.77.44, Fax : 09.234.07.01

**AGENDA:**

- 1/ Verslag van de vorige vergadering
- 2/ Verslag van de activiteiten in 2006
- 3/ Verslag van de secretaris
- 4/ Kasverslag 2006
- 5/ Verslag van de kascommissie
- 6/ Verkiezing van de nieuwe kascommissie voor 2007
- 7/ Verkiezing van het nieuw bestuur. (Alain en Raf zijn uittreidend)
- 8/ Nieuwe bestuursleden zijn nodig
- 9/ Stand van zaken van het tijdschrift RAIL-REVUE
- 10/ Nieuwe wetgeving betreffende de VZW's

- 11/ Archief R. Bastaens
- 12/ Budget voor 2007
- 13/ Vaststelling van de lidmaatschapsbijdrage voor 2008
- 14/ Voorziene activiteiten 2007
- 15/ Rondvraag

**Adreswijzigingen**

Dit jaar bent U er wonderwel in geslaagd om Uw lidnummer mee te delen bij het hernieuwen van Uw bijdrage. Ik wens dan ook mezelf te bedanken, omdat ik er zelf tijd in gestoken heb om datgene te doen dat Uzelf niet kan of wil. Overigens is het verboden om mededelingen te doen, anders dan bedoeld op het overschrijvingsformulier. Mededelingen en adreswijzigingen kunnen steeds gemeld worden met een brief of mail aan onze redactie waarvan U de gegevens onderaan de tweede blz. vindt.

**Hoera ..., er is er één jarig**

Inderdaad beste vrienden van **VeBOV** wat gaat een jaar toch snel voorbij nietwaar!? Onze website die destijds zó moeilijk gelanceerd raakte bestaat ondertussen al één (1) jaar!!! Ondertussen werd hij al bijna **3000** keren bezocht. Omdat deze website er in de eerste plaats is gekomen om onze leden nog beter te dienen, doen we hier nogmaals een oproep aan al diegenen (**enkel leden**) die over Internet beschikken... stuur ons Uw emailadres op [info@vebov.be](mailto:info@vebov.be) zo kunnen

we je opnemen in onze 'mailinglist' en ontvang je op geregelde tijdstippen de nieuwsbrief in je 'POSTVAK IN'

**Maandelijkse projectie avonden**

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

**23 maart 2007:** terug van weggeweest – de jaarlijkse diaverkoop

**27 april 2007:** Alain Janmart jaaroverzicht deel 2

**25 mei 2007:** Beelden uit Frankrijk, Italië, Zwitserland en Oostenrijk door Luc Couscheir

**22 juni 2007:** filmavond oude toestand Antwerpen Centraal NMBS en lijn 3 Kerkstraat, reis Oostenrijk ÖBB, LILO, Linz, Postlingbergbahn, Graz, trolleybus Innsbruck door Erik Heylen

**23 augustus 2007:** praatavond

**Brussel:** 20.00 uur vergaderzaal Anneessens, ingang Fontainasplein

**13 april 2007:** Dia's Luc De Coster Een overzichtje van de MIVB tramlijnen waarvan het lijnummer met Pasen zou verdwijnen ( 18, 52 en 91 ). 1980 tot nu

**11 mei 2007:** Dia's : Luc De Coster

Jaaroverzicht 2006 NMBS

**08 juni 2007:** fotokijkavond

Er zijn geen bijeenkomsten in juli en augustus 2007 te Brussel.



