

RAIL-REVUE

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



Zeventiende jaar - Nr. 2
Apr. - Mei - Jun.
2002
ISSN 0773-0713

Werkwagens van toen (XXXVII)

Antwerpen na Wereldoorlog 2, deel 1

Foto's en tekst : Jacques Cohn

Het ligt niet in mijn bedoeling, een historisch bericht over de Antwerpse werkwagens in de jaren 1950-1960 te schrijven, maar hieromtrent gewoon enkele nooit eerder getoonde foto's aan de lezers voor te leggen. Deze beelden ontstonden eerder toevallig, daar ik in die tijd slechts één of tweemaal per maand beroepshalve naar Antwerpen kwam. Wel had ik bij mijn verplaatsingen steeds een fototoestel naast mij liggen om, als er iets "bijzonders" op het toneel verscheen, onmiddellijk ergens te stoppen (dat kon toen nog!) en beginnen te fotograferen.

Foto 1 : In maart 1959 trekt mw 1 in de Pothoekstraat een platte wagen, beladen met stukken spoor. De begeleider grijpt het trolleytouw, omdat men enkele meters verder de kruising met vier trolleybusdraden zal moeten passeren. Deze kruispunten waren immers bijzonder gevoelig voor trolleytouw-ontsporingen.



INHOUD VAN DIT NUMMER

Werkwagens van toen (XXXVII) _____	2
Tot ziens, lijn 81? _____	6
Rail-Aktueel _____	8
Verenigingsnieuws _____	25
Lezersforum _____	26

Aan dit nummer van Rail-Revue werkten mee : Jacques Cohn, Luc Couscheir, Staf Cuyt, Mark De Schutter, Eddy Geuvels, Erik Heylen, Alain Janmart, Bob Morren, Stefan Nicolaï, Hubert Van den Bergh, Rudy Van Iseghem en Theo Van Riet.

Nieuw op het Belgische spoorwegnet. De eerste doorrit van de DLC loc op 3 april 2002 te Antwerpen-Oost. De trein komt van Montzen en heeft Antwerpen-Noord als bestemming. Foto : Stefan Nicolaï

Rail-Revue is een uitgave van de v.z.w. VeBOV (Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer). **Verantwoordelijk uitgever** : Mark De Schutter, Sint-Albertusstraat 2, 2812 Mechelen. **Redactie** : Luc Couscheir, Mark De Schutter en Rudy Van Iseghem. **Secretariaat** : Hubert Van den Bergh, Kroonstraat 8, 3920 Lommel. **Lidgeld 2002** : België 18 Euro, Buitenland 21 Euro. **België** : rekening Bank van De Post 000-0466768-04 van de v.z.w. VeBOV, Mechelen. **Andere Europese landen** : door middel van in Euro uitgeschreven Eurocheques, te richten aan hoger vermeld secretariaat. **Overname van gegevens** is toegestaan mits bronvermelding. **Reproductie van artikels** (al dan niet in vertaling) en van **illustraties** slechts mits schriftelijke toestemming van de auteur en/of van de uitgever. **Inzenders** blijven verantwoordelijk voor de door hen ingezonden artikels.

Foto 2 : Dezelfde wagen, in april 1965, draagt het toen ingevoerde viercijferige nummer 8821. Hij rangeert bij de inrit van de loods aan de Draakplaats. Het bordje rechts van de tram verzoekt de voorbijgangers om voorzichtigheid.

Foto 3 : Eén jaar later, in juli 1966, rijdt de 8821 langs de Mercatorstraat in de richting Arendstraat, over het voormalige dubbelsporige traject van de in 1953 afgeschafte tramlijn 9. Toch volgt een "9" onze tram, maar dan in de gedaante van een autobus. De trambestuurder is blijkbaar vergeten het rode glaasje vóór de koplamp te verwijderen.

Foto 4 : Werkwagen 2 in augustus 1959 in Merksem, op een langs de Deurnebaun gelegen zijspoor van de toenmalige Merksemse stelplaats. Let op de bovenleidingsofanging d.m.v. een horizontale stalen arm, maar zonder verticale mast.

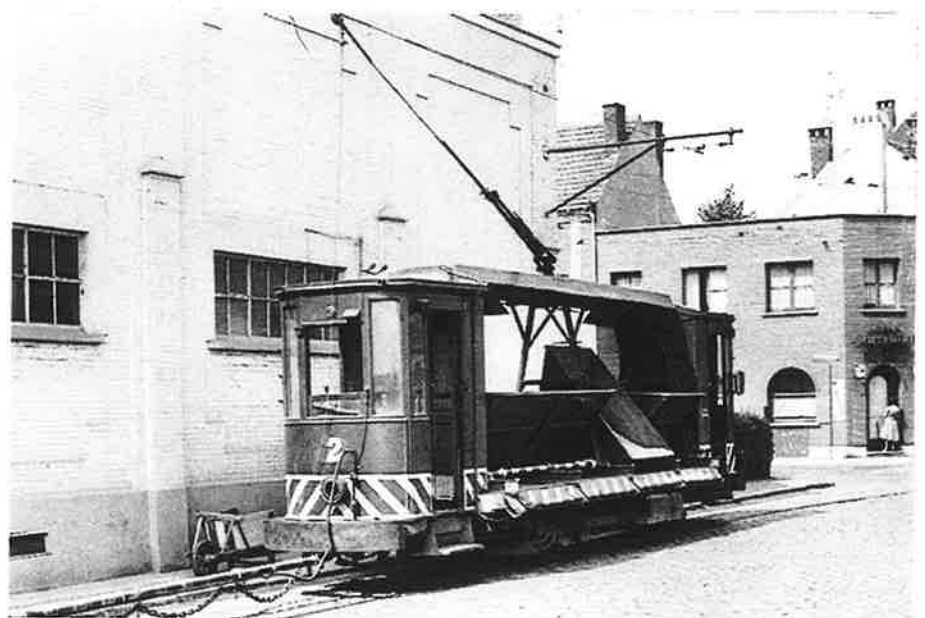
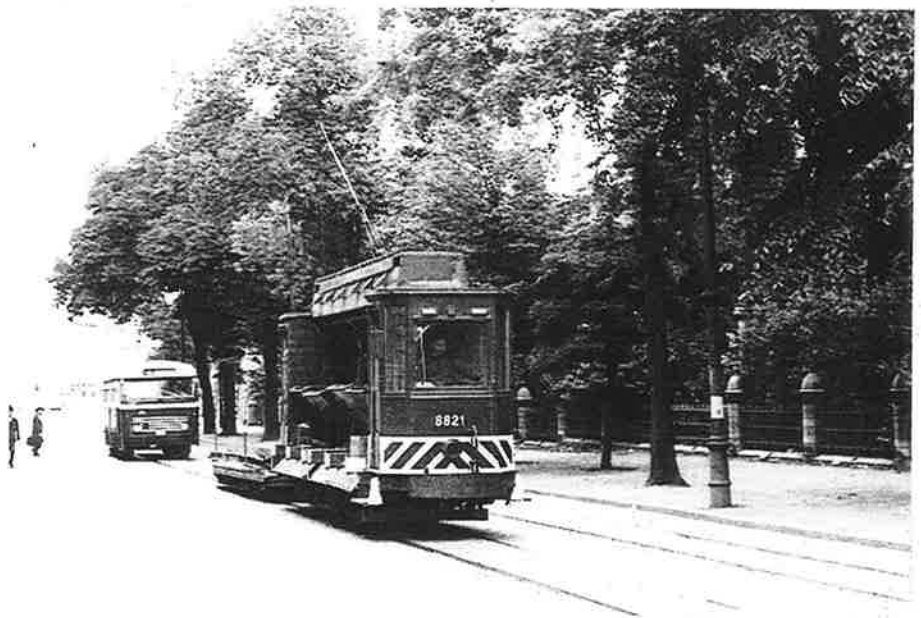
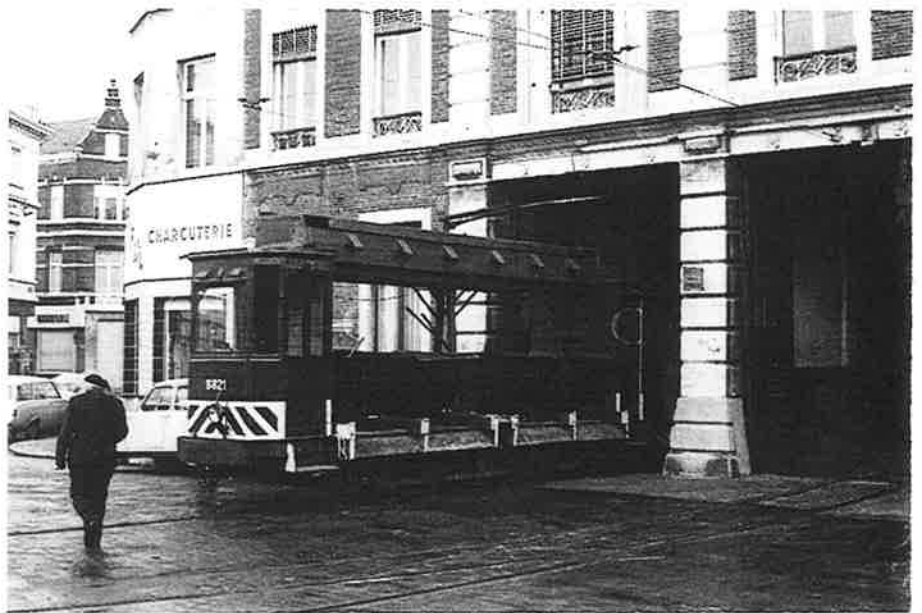


Foto 5 : Enige ogenblikken later is het hele stel te zien : mw 2 trekt twee met elkaar verbonden lorricks, beladen met spoorstaven. Het spoor vóór de tram zwenkt uit naar het midden van de straat, ter hoogte van de kruising met de St.-Bartholomeusstraat (waar zich de grote stelplaats van Merksem bevond), en zal na een 300-tal meters de Bredabaan bereiken (niet meer op de foto zichtbaar). Zo'n 50 m achter het stel was er links een grote opslagplaats voor sporen, wissels, dwarsliggers en ander materiaal, van waaruit de werktram zopas is vertrokken.

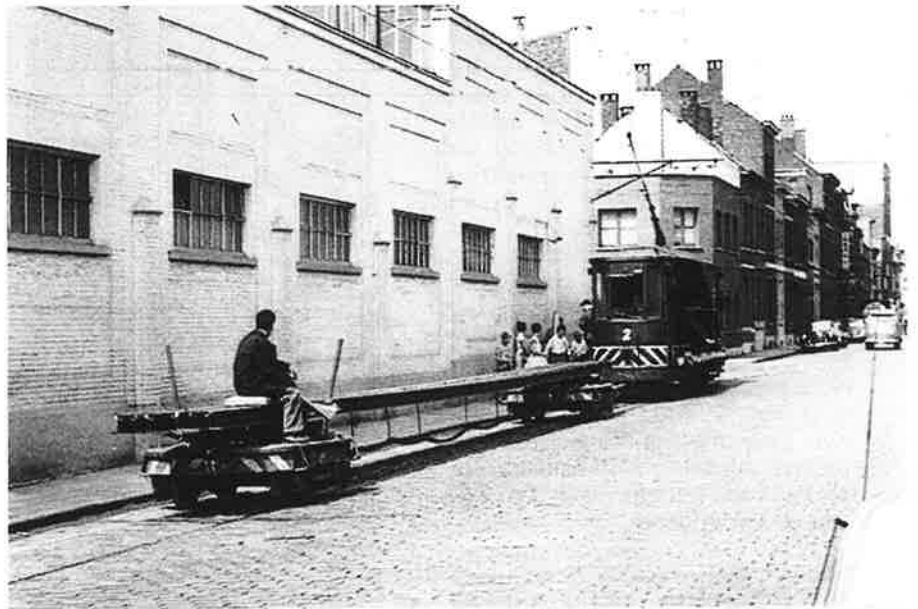


Foto 6 : In april 1965 is onze 2 reeds in 8822 omgenummerd en rijdt de loods op de Draakplaats uit.

Foto 7 : De zeer gedrongen gebouwde werkwagen 3 (ex-373), opgenomen aan de Schijnpoortweg naast het Sportpaleis, aan de splitsing van de lijnen 3 en 12, tijdens de winter 1953-1954.



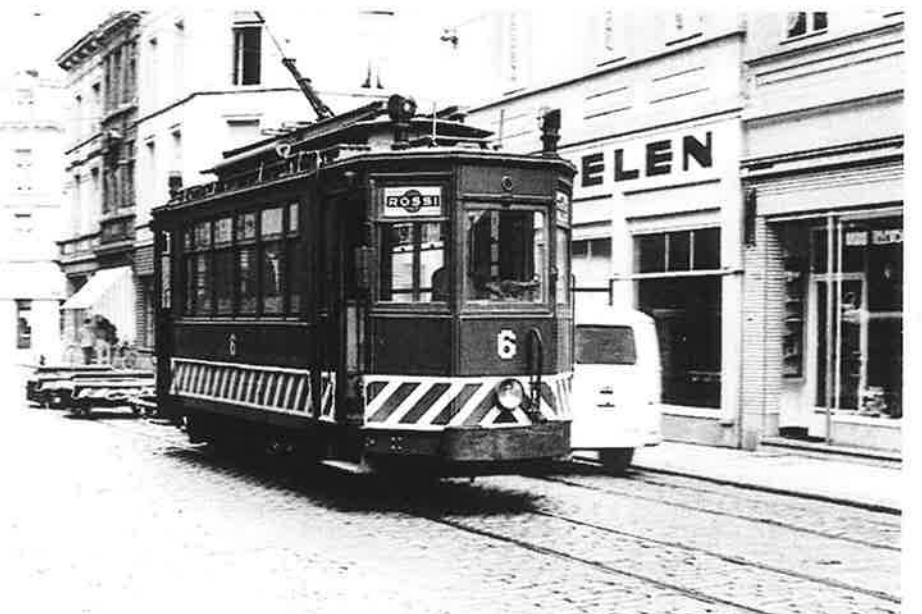
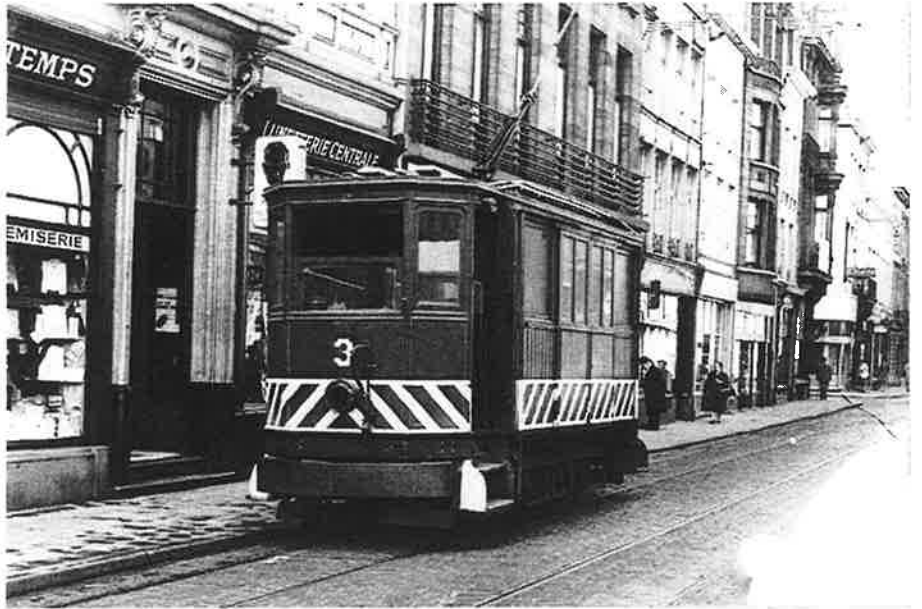
Foto 8 : Hier is hij opnieuw te zien, in april 1959, vermoedelijk in de Lange Leemstraat. *

Foto 9 : Werkwagen 6, ex-186, ex-466, dus oorspronkelijk een gewone mw voor de reizigersdienst, opgenomen in 1955.

Foto 10 : Dezelfde wagen, deze maal in september 1958. Werkwagen 6 is intussen zijn achterdeuren kwijtgeraakt.

(Wordt voortgezet)

* De plaatsen waar foto's 8, 9 en 10 werden genomen zijn ons niet met zekerheid bekend. Lezers die hieromtrent uitsluitel kunnen bieden zullen wij dankbaar zijn voor een berichtje!



Tot ziens, lijn 81?

De lange, bijna driekwart cirkelvormige lijn, heeft het zo'n vijftig jaar volgehouden. (zie vorige RR, de herstructurering van het Bruselse net.) Niet alleen lang in kilometers, maar ook in tijd (meer dan een uur) want veel eigen bedding was er niet tussen het Bockstaelplein en de Meudon-

square. Ze liep over het Rogierplein, de Barreel van St. Gillis, het Flageyplein en door veel nauwe straten in St. Gillis en Elsene, toen allemaal bepaald tramvriendelijke plaatsen. Een grote knauw kreeg de lijn met de oostwaartse verlenging van metrolijn 1 naar Tomberg. Het tramtraject Montgomery-

Meudon verdween volledig. Lijn 81 was de laatste lijn waar de fameuze 5000en de basisdienst uitmaakten maar waar je tijdens de spits verschillende types versterkingen kreeg. Lijn 81 werd uitgebraat door de depots Koningslaan en Tervuren. (alle foto's Bob Morren)

Foto 1 : De 5024 wacht zijn tijd af in Laken naast de gloednieuwe GPCC 7573. Veel ritten van de 81 gingen door tot hier en er hing dan een roomgele plaat aan het front of achter de voorruit met «St.-Lambertuspl.» (Jan. 1973)



Foto 2 : De 1317 met bijwagen doet zo'n spitsuurdienst en komt aan op de esplanade voor het Noord. Ook hier een verlengde rit maar naar «Eeuwfeest St.-Lambertuspl.» (juni 1973)



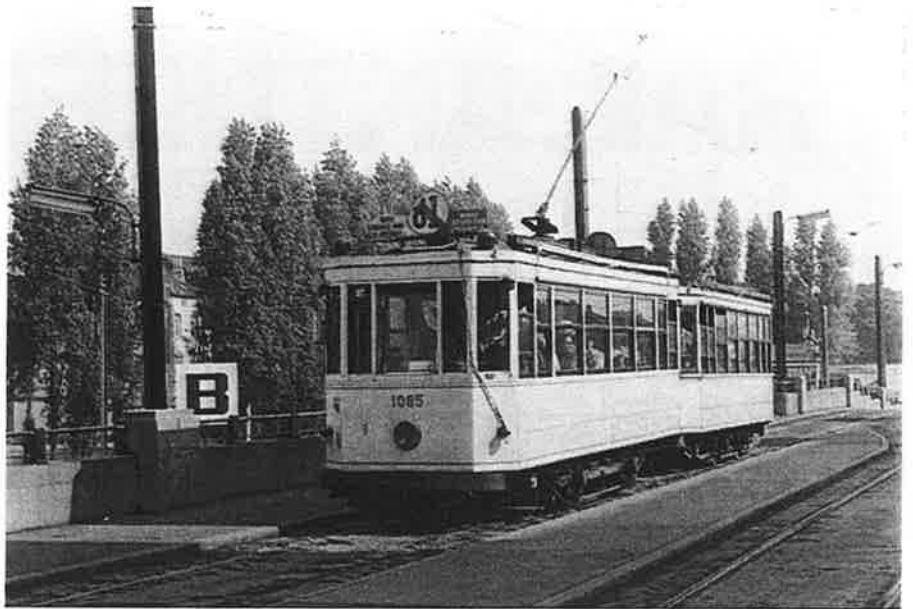


Foto 3 : In de andere richting doet de 1085 een slag op de doorstreepte 81 : Noord – Beurs – Zuid – Montgomerypl. (juni 1973)

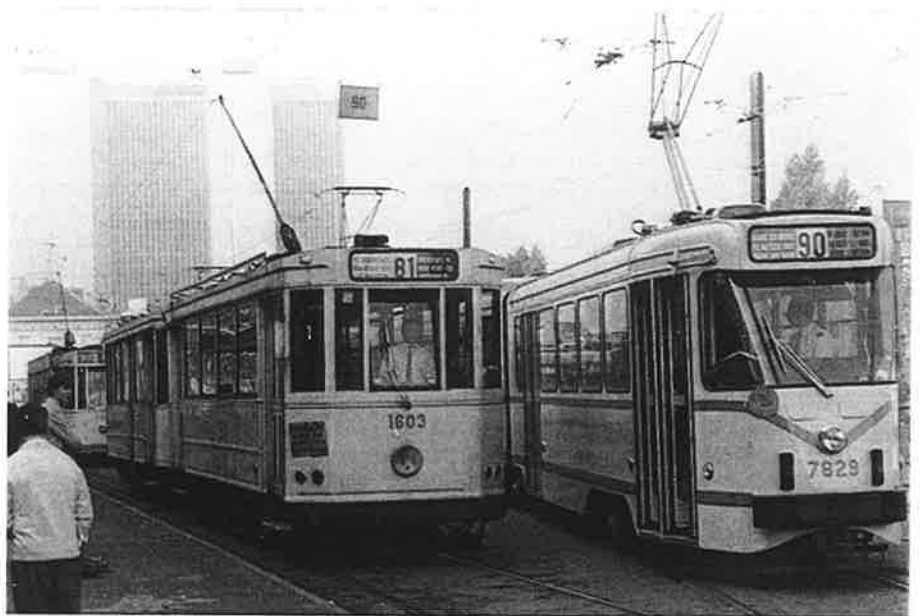
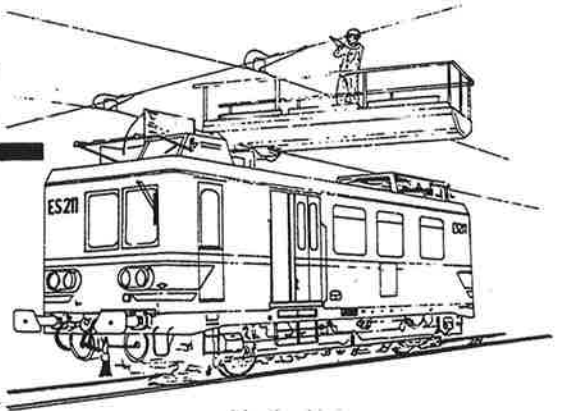
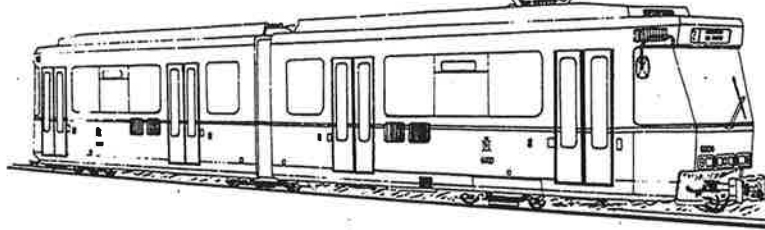


Foto 4 : een typisch «oud en nieuw» plaatje, uit het echte leven gegrepen, waar wij tramfanaten zo dol op zijn. Ditmaal zijn de acteurs verbouwde standaard 1603 met bijwage en trolley, gevolgd door een 5000 van de basisdienst op de 81 naast de 7829 en panto. Die originele dubbelrichtings 7800en werden eerst ingezet op lijn 90 met twee kopeindpunten. De film toonde «Noordstation – Meiserpl. – Bos – Zuidstation.» (juni '73)



Foto5 : De 5004 op zijn vertrouwde Bockstaelplein. De groenwitte lijnfilm heeft als andere terminus reeds «Montgomerysq.» (Datum niet meer gekend, maar wellicht kunnen Brusselaars meer opheldering geven?)

RAIL-AKTUEEL



NMBS

• NMBS stuurloos

Bij het aantreden van de regering Verhofstadt I maakte minister van Mobiliteit en Vervoer Isabelle Durant in een interview met de woorden "die Scoep moet wek" reeds duidelijk dat zij niets moest hebben van gedelegeerd-bestuurder Étienne Schouppe. Haar plan bestond erin om met een nieuwe spoorwet het bestuur van de NMBS te wijzigen.

Deze wet stelt, onder andere, dat de NMBS een afgeslankte raad van bestuur krijgt én een nieuwe gedelegeerd-bestuurder. Tevens is er voor de spoorwegvakbonden geen plaats meer in deze raad van bestuur.

Uit protest tegen deze wet hield het gemeenschappelijke vakbondsfront van de socialistische ACOD en de christelijke ACV-Transcom een 24-uursstaking bij het goederenvervoer. Deze wet werd uiteindelijk goedgekeurd op 21 maart 2002 waarna de problemen pas goed zouden beginnen.

De minister van Mobiliteit en Vervoer stelde dat Étienne Schouppe mocht solliciteren indien hij zijn functie verder wou uitoefenen, waarop Schouppe dan verklaart geen examen af te willen leggen, ook omdat zijn contract als bestuurder nog tot 2004 loopt.

Bij een eerste sollicitatieronde voor de functie van gedelegeerd-bestuurder diene zich slechts vier kandidaten aan, waaronder Étienne Schouppe. Omdat geen van deze vier kandidaten de goedkeuring krijgt van de regering, plaatst de regering een nieuwe aankondiging in Het Staatsblad, waarmee ze de sollicitatieperiode tot dinsdagmiddag 23 april verlengt (ruim 4 dagen!!!).

Reeds op 24 april, 24u na het einde van de sollicitatieperiode, maakt minister van Mobiliteit en Vervoer Isabelle Durant bekend dat de heer Christian Heinzmann de nieuwe spoorbaas wordt. Hij behoorde nochtans niet tot de kandidaten die waren ingegaan op de uitnodiging die verschenen was in Het Staats-

blad. Een headhunter, ingehuurd door de federale regering, had blijkbaar met hem contact gezocht. Voor de tien te verdelen plaatsen voor de raad van bestuur diene zich 45 kandidaten aan. Aan het hoofd van de nieuwe tienkoppige raad van bestuur van de NMBS komt Alain Deneef, voormalig ondervoorzitter van het telecommunicatiebedrijf Belgacom. Minister Isabelle Durant had hem liever tot spoorbaas benoemd, maar in de ministerraad kreeg ze daarvoor geen goedkeuring van de socialisten. Étienne Schouppe 'krijgt' als troost ABX cadeau.

Doch reeds op 1 mei neemt Christian Heinzmann ontslag als gedelegeerd-bestuurder van de NMBS omdat hij, naar eigen zeggen, geschrokken is van de negatieve reacties die hij over zich heen kreeg na zijn aanstelling. Door de tegenkanting, vooral binnen het lagere management en bij de Franstalige vakbonden, acht Heinzmann het onmogelijk om zijn doelstellingen te realiseren.

Enkele dagen later, in de Kamercommissie, geeft Christian Heinzmann meer uitleg over zijn snel ontslag. Zijn relaas zorgt voor opschudding: er blijken twee ontslagbrieven te bestaan. De eerste overhandigde Heinzmann reeds op 30 april aan Durant. Volgens hem las ze de brief en stak ze die in haar handtas, de minister echter verklaart dat ze de brief niet gelezen had, omdat ze hem nog een dag bedenktijd wou geven. De ontslagbrief die uiteindelijk verspreid werd, was op het kabinet van Durant herschreven, maar wel ondertekend door Heinzmann. Door die ondertekening is het volgens Durant de enige brief die telt.

In zijn oorspronkelijke brief haalde Heinzmann meer redenen aan voor zijn beslissing dan in de tweede brief o.a.: de snelheid van zijn benoeming, waarmee paars-groen hem in een functie duwde terwijl hij daar eigenlijk niet zo happig op was, de verplichting van de dubbele handtekening (een controle van de PS) bij belangrijke beslissingen, de financiële situatie van het spoor en zijn gezin.

Durant kreeg hierover verwijten van de oppositie in Kamer en Senaat, maar behield de steun van de regering. Heinzmann wilde zelf geen contact meer met de NMBS, maar contractueel zou hij toch nog enkele dagen moeten blijven.

De regering startte daarop een nieuwe aanwervingprocedure welke op 17 mei werd afgesloten. Voormalig gedelegeerd-bestuurder Étienne Schouppe stelde zich opnieuw kandidaat.

De vakbonden lieten de affaire niet over zich heen gaan. José Damilot, leider van de Franstalige socialistische CGSP-spoorvakbond, dient klacht in tegen Heinzmann wegens laster en eerroof tegen een ambtenaar, omdat die hem in de Kamer van intimidatie zou hebben beschuldigd. ACV-voorzitter Luc Cortebecq eiste in zijn Rerum-Novarum toespraak de excuses van de regering voor haar houding tegenover de vakbonden.

Tijdens de huidige pauze van dit theaterstuk zal de Raad van State, na een klacht van de oppositie, op 24 mei een klacht tegen de NMBS ontvankelijk verklaren, waardoor de benoeming van de tien nieuwe bestuurders (zie boven) ook in het gedrang komt.

Wordt ongetwijfeld vervolgd.

M.D.S.

• Privé-operatoren

Op 3 april 2002 reed de eerste privé-operator over het NMBS-net onder de naam DLC, wat staat voor Dillen & Le Jeune Cargo N.V. Deze operator heeft zijn zetel te Boom (bij Antwerpen), maar één van de voornaamste aandeelhouders is het gerenommeerde Zwitserse Intermodal transportbedrijf Hupac SA, dat nu 40 % van de aandelen bezit. Zoals elders in Europa heeft ook deze privé-operator zich niet toegelegd op stukgoedverkeer, maar wel op de veel interessantere containertrafiek, waarbij zo min mogelijk moet gerangeerd worden. Wekelijks wordt 3 keer op en af gereden tussen Regensburg en Antwerpen Berendrecht via Aken-West, met een zesassige class 66 voorop (zie foto voorpagina). De protesten vanuit vakbondhoek om-

trent de veiligheid met privé-operatoren hebben geleid tot de beslissing om te komen tot het versneld in dienst nemen van het Europese beveiligingssysteem ECTS op het NMBS-net. Daarom wordt in 2003 massaal aan de installatie van ECTS begonnen.

• Materieel

De laatste jaren zijn er vooral bij de diesellocs veel wijzigingen en buitendienststelling doorgevoerd, wat de noodzakelijke verjonging van het dieselpark met zich bracht. Bij de elektrische trekkrachten is er voorlopig min of meer een status-quo te melden op enkele nieuwigheden na.

* *nieuwe HST-treinstellen* :

Voor de dienst Brussel – Antwerpen – Breda via HSL 4, worden er acht specifieke treinstellen besteld, waarvan de eerste omstreeks 2005 te verwachten zijn. Ze moeten in staat zijn om onder 3 bovenleidingsspanningen (1500V~, 3000V~ en 25000V~), alsook onder de gangbare Belgische en Nederlandse beveiligingssystemen te fungeren. Deze treinstellen moeten minimaal 200km/u kunnen rijden. (red. volgens de Engelse spoorweggers zou het gaan om 16 stellingen) Verder moet er, na het in dienst komen van de diverse hogesnelheidslijnen, ook een uitbreiding komen van het aantal echte hogesnelheids-treinstellen vanaf 2006, die dan minimum 300 km/u aankunnen. Hoeveel dit er zullen zijn, hangt mede af van de bestelling van de naburige netten, waarmee ze in pool zullen rijden.

* *nieuwe E-locs* :

Kortelings wordt een order van 60 nieuwe elektrische locomotieven verwacht, reeks die hoofdzakelijk de oudere diesellocs en deels ook elektrische trekkrachten zal moeten aflossen. Of het een volgerie van de reeks 13 wordt is lang niet zeker. Deze machines zouden tussen 2005 en 2008 op de baan verschijnen. Men voorziet later nog een volgende bestelling van 115 elektrische locomotieven, die dan bedoeld zijn om de reeksen 22, 23 en 25 te vervangen, daar deze tegen 2008/2012 al meer dan 50 dienstjaren kunnen voorleggen.

* *reeks 13* :

Alle 60 nieuwe e-locs reeks 13 zijn eindelijk in dienst gekomen. Deze trekkrachten zijn nu veel in de Ardennen te zien, voor het goederenverkeer. Ook in Luxemburg en noordoost Frankrijk komen ze, na de homologatie door de Fransen, geregeld op bezoek met goederentreinen, en meestal in treinschakeling.

* *reeks 16* :

De inzet van de 7 overgebleven vierspanningslocs komt sterk onder

druk te staan einde 2002. Dan komt de HSL-2 tussen Leuven en Luik in dienst. Het is geen geheim dat de Duitsers hun ICE3-stellen op dat moment willen inzetten tot Brussel, maar onze oosterburen zien het doorrijden tot Oostende met hun materieel niet zitten. Verder komt er ook reizigersprotest tegen de volledige opheffing van de normaal toegankelijke internationale treinen, zoals de Oostende-Keulen er één was. De stelling is dat met het hogesnelheidsverkeer niet alleen een voorafgaandelijke reservatie verplicht wordt, maar vooral ook dat het lokale grensverkeer hier sterk onder zal lijden. De stad Verviers geraakt hierdoor bijna afgesneden van Aken. Afwachten hoe dit verder moet.

* *reeks 41* :

De nieuwe motorwagens van de reeks 41 worden, dank zij de speciale tussenkomst van de Spaanse technici, stilaan betrouwbaarder. Ze hebben, op de dienst Charleroi – Couvin na, nu bijna alle dieselveerkeersverkeer naar zich toe getrokken. Vooral de optreksnelheid en stiptheid zijn eigenschappen die de reiziger weet te waarderen. Een aantal eerder vermelde tekortkomingen blijven echter bestaan. Na een eerste levering van 80 dubbele motorwagens, is er nu een volgerie van 30 eenheden gepland tegen 2005/2006.

* *reeksen 44-45* :

Deze oude dieselmotorwagens zijn stilaan een rariteit in reizigersdienst geworden met de komst van voldoende motorwagens van de reeks 41. Zowel in de Ardennen als op de Oost-Vlaamse enkelsporige diesellijnen staan ze meestal als reserve aan de kant. De buitendienststelling van de totale reeks 44-45 is nog dit jaar te verwachten.

* *reeks 51* :

Vanuit Charleroi, Schaarbeek en Merelbeke werden de laatste 51-ers te Antwerpen-Noord gegroepeerd om vanuit het havengebied goederendiensten te rijden in oostelijke richting, samen met elektrische eenheden van de reeks 20. Het aantal 51-ers kon in Antwerpen-Noord, door de hergroepering in

één standplaats, nog enigszins op peil gehouden worden, maar de afvoer van de reeks gaat toch gestaag verder, na de levering van voldoende diesellocs reeks 77. Normaal zijn deze kolossen nog maar één jaar in normale inzet te zien.

* *reeksen 52-53-54* :

De ex-bolle-neuzen zagen hun dominante rol in de Ardennen aanzienlijk afnemen, nu de volledige reeks 13/CFL30 op 'kruisnelheid' is gekomen. Vooral de diensten over de landsgrenzen heen zijn door de nieuwe elektrische trekkrachten overgenomen. Alleen de Athus-Meuselijn (lijnen 163-165-167) blijft nu nog overeind als werkgebied, waar ook voor infrastructuurwerken dikwijls een beroep wordt gedaan op deze zesassers. Het doek valt definitief voor deze drieledige zusterreeksen in 2003, wanneer de Athus-Meuselijn volledig onder draad is gebracht met 25 KV. Alvast 4 machines (5307, 5308, 5312 en 5313) zijn aan TUC-rail uitgeleend.

* *reeks 55* :

In tegenstelling tot de andere dieselreeksen, blijven de 55-ers nog goed op getalsterkte. Toch zijn er in de loop der jaren enkele specifieke veranderingen uitgevoerd aan een aantal locs, waardoor we nu gerust kunnen spreken over deelreeksen. Spreek dus nooit zomaar over een 55-er zonder verdere specificatie. Een overzicht volgt in onderstaande tabel. In het lijstje ontbreken de 5516 (ongeval Sclaineaux 10/10/1969), de 5522 (ongeval Remersdaal 15/11/83) en wegens groot defect ook de blauwe 5542 (1/8/96), dewelke zijn elektrische generator afstond aan de 5519. Een eerste groep omvat de TVM-locs, die speciaal zijn aangepast om onderhoudswerken toe te laten op de HSL 1 en om defecte HST-stellen af te slepen. Ze hebben daartoe speciale koppelingen en het TVM 430-beveiligingssysteem, voor de seinbeeldoverdracht, dat op de HSL 1 toegepast wordt. Een tweede groep zijn de blauwe 55-ers, die een elektrische generator ingebouwd hebben gekregen, om elektrische rijtuig-

TVM	Elektr.	TUC	Ijz. Rijn	normaal
5501	5505	5502	5517	5503, 5508
5506	5510	5504	5526	5513, 5518
5509	5515	5507		5520, 5521
5511	5519	5524		5525, 5528
5512	5523	5527		5533, 5535
5514	5529	5530		5536
	5531	5532		5537
	5540	5534		5539
		5538		5541

verwarming (3000 Volt) mogelijk te maken. Door de instroom van de reeksen 13/CFL 30 en 41 is deze extra voorziening nu overbodig geworden. Een derde groep is reeds afgestaan aan TUC-rail, om werftreinen op de nieuwe HSL 2 (Leuven – Biérsset) te slepen. Uit deze groep verdween onlangs de 5517, die samen met de reeds aangepaste 5526 een vierde groep gaat vormen en waar later nog andere eenheden zullen aan toegevoegd worden. Het betreft hier grensoverschrijdende tractie-eenheden, die aangepast zijn voor het (terug op te starten) goederenverkeer over de historische 'IJzeren Rijn' en die daarvoor de seinbeeld overdracht van het Nederlandse ATB en Duitse Indusi/PZB90 ingebouwd kregen. Een vijfde groep zijn alle 'gewone' en niet verbouwde 55-ers.

*** reeks 59 :**

De laatste van deze onverwoestbare veteranen zijn vroegtijdig uit dienst genomen door een combinatie van factoren. Hun "tweede leven" begon in 1991 op de Franse HSL-werven, waarna de 10 overblijvers (5905, 5916, 5917, 5926, 5936, 5939, 5941, 5946, 5947 en 5950) op onze HSL 2 terecht kwamen, om er eveneens werftreinen te slepen. De neerwaartse trend begon op 10 januari 2001, toen een zware frontale aanrijding op de HSL 2 zich voordeed met het duo 5947-5950, waarbij ook de (ex-NS 2200) 7601 en 7615 het leven lieten. Door defecten, kleinere voorvallen en zichtbare verwaarlozing slonk het effectief vrij snel naar 5 eenheden (5916, 5917, 5926, 5941, 5946). Daarbij was hun inzet voor het slepen van baantreinen op de nieuwe HSL 2 niet echt meer vereist. Zo kwam op 1 april een toch wel roemloos einde voor de oudste lijndiesels van de NMBS, welke 47 (!) jaren dienst achter zich lieten zonder al te veel problemen. Alleen de museumlocs 5910 (201.010), 5922 (Vennbahn), 5927 (TSP) en 5930 (Vennbahn) ronken af en toe nog verder, zij het dan wel op aanvraag.

*** reeks 62 :**

Na 40 jaar trouwe reizigersdienst worden deze lichtere diesellocs meer en meer van hun roots verdreven door de instroom van de dieselmotorwagens reeks 41. De meeste P-treinen worden nog met een 62, in combinatie met M2-rijtuigen gereden. Alhoewel het aantal 62-ers stilaan is gehalveerd, trekken ze nu een aantal goederentreinen, vaak in treinschakeling omwille van hun gering vermogen. Een interessante goederendienst voor fotografen is deze door de Kennedytunnel richting Waaslandhaven in dubbeltractie, waar alles moet gegeven worden om de hel-

ling te boven te komen. (red. Twee 62-ers hebben de laatste maand België verlaten voor gebruik door ACTS in NL)

*** reeks 73 :**

Zoals verwacht hebben een aantal 73-ers hun stelplaats verlaten, geruild tegen nieuwe 77-ers. Zo gingen de 7381, 7382, 7383, 7384 en 7385 vanuit Kinkempois, en de 7343, 7344 en 7345 vanuit Charleroi naar Antwerpen-Noord. Om de veiligheid van het rangeerpersonnel te verhogen is er voor het zuivere rangeerwerk in de havensecties en bundels vraag naar machines van de reeksen 82, 73 of 74. De langere neus van een 77 is, ondanks zijn grotere trekkracht, hiervoor iets minder geschikt.

*** reeks 75 :**

Van de oorspronkelijke reeks 7501-7506 staan enkel nog de 7502 en de 7503 te Antwerpen-Noord, werkloos aan de kant. Buiten de 7501, die vorig jaar werd afgebroken na een aanrijding op een rangeerheuvel, hadden de vijf overblijvers hun weg naar de Italiaanse kopers al moeten voleindigen. De drie hoogst genummerde hebben hun tocht over de Alpen inderdaad achter de rug. Naar verluid zouden financiële problemen de twee overige nog hier houden.

*** reeks 77 :**

De instroom van de nieuwe reeks 77 heeft geleid tot de afvoer van diverse rangeerlocomotieven, waaronder de reeksen 70, 71, 75, 80, 84 en 85, loks die allen veertig of meer jaren dienst op hun actief hadden. Ook bij de lijndiesels sneuvelen er machines uit de reeksen 51, 59 en 62 met doorschuifoperaties tot gevolg. Eén van de problemen, waaraan bij de nieuwe machines nog gewerkt wordt, is het uitzicht over de dakroosters voor het rijden op tegenspoor. De rechts opgestelde hulpstuurstand is ook niet echt populair en oncomfortabel om langere ritten uit te voeren. Bij de 7741 zijn bij wijze van proef nu de dakroosters verlaagd. Na een eerste bestelling van 90 stuks is er nog een volgsérie van 80 eenheden op komst, die enigszins aansluit op de eerste schijf, en waarvan het nummer 170 omstreeks 2007 zou worden geleverd. Een derde schijf van 110 eenheden volgt dan mogelijk in de periode 2010 - 2015, althans op papier, want het ontwerp is tegen die tijd ook weeral 10 jaar ouder. Anderzijds is de koppelbaarheid in meervoudige tractie (tot maximaal 3 eenheden) dan weer minder een probleem met een beperkt aantal locomotief types. Toch zijn niet alle machines van de eerste schijf exact gelijk, wat de indeling in de hierna volgende onderreeksen laat zien.

7701-7708

BSI-koppeling + afstandsbediening vanuit seinhuis

7709-7728

BSI-koppeling + afstandbediening handkastje

7729-7770

Normale werking

7771-7790

ATB + Indusi/PZB90 voor IJzeren Rijn

Voorlopig is de reeks 77 slechts verdeeld over 4 onderhoudswerkplaatsen, maar naar de toekomst toe moeten deze nieuwe locs de oudere lijndiesels gaan vervangen, ook bijvoorbeeld te Hasselt.

Antwerpen-Noord

FNND : 7701-7719, 7725-7729

Charleroi

GCR : 7720-7724, 7730-7738,

7759-7760

Merelbeke

FKR : 7739-7748

Kinkempois

NK : 7749-7758

*** reeks 84 :**

Buiten de machines reeks 84 voor de dienst Baan, zijn er maar weinig locs van deze reeks actief. In de Antwerpse haven waren de 8461, 8463 en 8467 de laatste sleepers in goederendienst. Na grote schade zou de dienst Baan een aantal baandiesels van de reeks 62 in vervanging krijgen voor hun defecte 84-ers.

*** reeks 85 :**

Normaal zou er per 1 april 2002 geen rangeerlocomotief reeks 85 meer in dienst mogen zijn. Of dit werkelijk zo strikt opgevolgd wordt, hangt natuurlijk af van het beschikbaar zijn van vervangende rangeerlocs van andere reeksen. Van de oorspronkelijk 25 eenheden zijn de laatste, in normale dienst waargenomen, locs reeks 85 de 8509, 8510, 8511, 8515, 8516, 8518, 8519 en 8520. Van deze laatste exemplaren gaat waarschijnlijk de 8516 niet naar de sloper, daar zij is uitverkoren om bewaard worden als museummachine te Antwerpen-Noord. Deze taaie drieassers waren ondanks hun 400 kW, in staat om zware goederentreinen in beweging te brengen, zij het dan wel met de omschakelbare 'gang 30 km/h' in plaats van 'gang 50 km/h' samen met het gebruik van strooizand op de rails. Het lawaai binnenin was dan wel in verhouding met de geleverde prestatie, wat door hun bedienaars niet echt op prijs werd gesteld. Normale gesprekken hebben in de kabine van de reeks 85 enkel plaats gehad met afgelegde motor. De ganse reeks 85 zijn rasechte Antwerpse machines, welke gans hun loopbaan, in de Antwerpse haven of in de nabije omgeving ervan, hun rangeerwerk hebben verricht. Eenzelfde vergelijking geldt trouwens ook voor de

rangermachines van de reeks 83, die evenwel de regio Charleroi voor hun rekening namen.

E.H.

• **Afscheidsrit reeksen 84 en 85**

Na een afscheidsrit met T.S.P. in de haven van Antwerpen, in de omgeving van Balen en langs verschillende aansluitingen, werden de diesellocomotieven van de reeksen 84 en 85 definitief uit omloop gehaald en op non-actief gezet op een spoor in de locomotievenbundel van Antwerpen-Noord. Begin april stonden de volgende locs op één spoor verenigd als reserve, maar niet meer in dienst: 8509, 8461, 8519, 8515, 8510, 8511, 8463, 8518, 8520, 8467 en 8454. De eerste vier locomotieven zouden eventueel verkocht worden aan particulieren. Ze werden daarom na einde dienst grondig nagekeken. Sommige van deze locomotieven zijn nog in zeer goede staat en hadden nog tot einde maart diensten geleverd in Muizen en Antwerpen-Schijnpoort.

A.J.

• **Tevredenheid treinreiziger stijgt**

De meest recente kwaliteitsenquête bij de binnenlandse reizigers vertoont een opmerkelijke stijging van de tevredenheid én het beste resultaat sinds begin 1999. Het gaat om de resultaten van de ondervraging vierde fase 2001, uitgevoerd door het onafhankelijk onderzoeksbureau IPSOS in opdracht van de NMBS. Ongeveer 3600 klanten werden in de vierde fase 2001 ondervraagd in treinen verspreid over de verschillende lijnen van het land. Alle aspecten krijgen een gunstigere (in één geval een gelijk) quotering dan in de vergelijkbare periode van een jaar eerder. Een opsteker na de vorige, minder goede score in de derde fase.

• **Trein biedt alternatief voor verwachte files in Haacht**

Vanaf 2 mei zullen wegenwerken in Kampenhout-Sas problemen opleveren voor wie met de auto vanuit deze regio naar Brussel pendelt. Daarom breidt de NMBS vanaf 15 april het treinaanbod uit in Haacht. Op wekdagen kunnen pendelaars tijdens de ochtendspits op een van de drie treinen stappen die rechtstreeks naar Brussel sporen. Ze stoppen om 6.42-, 7.17- en om 8.01 uur in Haacht en bereiken Brussel-Noord 25 minuten later. Vervolgens gaat de rit verder naar Brussel-Centraal en Brussel-Zuid. Daarnaast staat het huidige treinaanbod ter beschikking : de lokale trein Leuven – Mechelen, die reizigers uit Haacht de mogelijkheid



Een beeld van de afgestelde rangeer locomotieven. Antwerpen-Noord 17 april 2002. Alain Janmart.

biedt om via Mechelen de hoofdstad te bereiken.

Tijdens de avondpiek vertrekt vanaf 15 april een piekurtrein vanuit Brussel rechtstreeks naar Haacht. Pendelaars kunnen ook vanuit Brussel naar Haacht sporen via Mechelen. Naast de lokale trein Mechelen – Leuven die in Haacht stopt, laat vanaf 15 april de piekurtrein Mechelen – Leuven van 17.08 uur eveneens reizigers in Haacht uitstappen.

• **Hsl-werken aan E 19 brug Elshoutbaan in Schoten**

Op zaterdag 16 maart 2002 werd een hangstelling bevestigd aan de brug over de E19 autosnelweg van de Elshoutbaan in Schoten. Deze stelling moest het mogelijk maken om de bovenbouw van de brug te vernieuwen. Het verkeer werd in de richting van Antwerpen op één rijstrook gebracht over een afstand van ongeveer een kilometer. Ter plaatse moest een snelheidsbeperking van 70 km/u gerespecteerd worden. De inname van de rijstrook ving aan om 7 uur en werd tegen 18 uur beëindigd. Om de verkeershinder te beperken werd er in het weekend gewerkt. Een week later, op zaterdag 23 maart 2002 werd de hangstelling aan de brug van de Elshoutbaan in de richting van Nederland aangebracht. Dit met dezelfde verkeersmaatregelen als in de andere rijrichting.

De brug aan de Elshoutbaan is gesloten voor het wegverkeer sinds 11 maart 2002. Gedurende vijf maanden staat een wegomlegging aangeduid via de Bredabaan en via de Sint-Jobsesteenweg. Voetgangers en fietsers kunnen aan de Elshoutbaan de E19 oversteken via

een de tijdelijke loopbrug.

Om de hogesnelheidslijn tussen Antwerpen-Luchtbal en de Nederlandse grens te kunnen aanleggen, moeten een twintigtal bruggen over de autosnelweg E19 worden aangepast. Er wordt ruimte vrijgemaakt om het treinverkeer in een koker de brug te laten kruisen. Bovendien krijgt de bovenkant van elke brug een opknapbeurt.

• **Nieuwe spoorbrugdekken voor Lange Lobroekstraat**

De NMBS maakte van het lange paasweekend gebruik om vernieuwingswerken uit te voeren aan de spoorbrug die over de Lange Lobroekstraat (Antwerpen) ligt. Voor het optillen van de oude brugdekken met kranen en het leggen van nieuwe prefabonderdelen moest de Lange Lobroekstraat ter hoogte van het Damplein worden afgesloten.

Vanaf vrijdagmorgen 29 maart tot dinsdagavond 2 april was er geen verkeer mogelijk onder de spoorbrug. Het verkeer dat van de Noorderlaan kwam, kon via de Bredastraat naar het Viaduct Dam rijden. Wie van de Lange Lobroekstraat kwam, kon via de Twee Netenstraat de Slachthuislaan bereiken. Plaatselijk verkeer kon langs de Samber- en Maasstraat naar het Damplein.

Na jarenlang intensief gebruik waren de brugdekken aan vervanging toe. Vorig jaar gebeurde deze renovatie voor de goederenlijn 27B Antwerpen – Haven. Nu was de naastliggende reizigerslijn 12 Antwerpen – Essen aan de beurt. Om het verkeer zo weinig mogelijk te hinderen en om in veilige omstandigheden te kunnen werken werd ervoor gekozen om tijdens het weekend continue te werken.



Vanuit het Centraal Station werd deze opname mogelijk gemaakt. De foto toont de diepe put voor de werkzaamheden van de hogesnelheidslijn. 28 februari 2002. Foto : Alain Janmart.

Om de werkzaamheden mogelijk te maken was afstappen in de halte Luchtbal van zaterdagochtend 30 maart tot dinsdagavond 2 april niet mogelijk. Reizigers konden wel gebruik maken van de nabijgelegen halte Antwerpen-Noorderdokken. De brug over de Lange Lobroekstraat is een beschermd monument. Na het vervangen van de brugdekken kreeg het geheel nog een poetsbeurt. De renovatie kostte 2,73 miljoen euro en werd uitgevoerd door aannemer Mols uit Arendonk.

• **Terug tweerichtingsverkeer aan bruggen Plantin en Moretuslei & Belgiëlei - Van den Nestlei**
Vanaf zaterdagavond 23 maart kon het autoverkeer opnieuw in beide richtingen onder de Centerbrug van de Plantin en Moretuslei in Antwerpen. Vanaf zondagavond 24 maart kon de brug van de Belgiëlei - Van den Nestlei terug over de volledige breedte worden gebruikt. Om de aanleg van de noord-zuidverbinding mogelijk te maken moesten alle spoorwegbruggen tussen Berchem en Antwerpen-Centraal worden aangepast en verstevigd. De bruggen van de Plantin en Moretuslei en Belgiëlei werden echter nooit volledig afgesloten. Via de Plantin en Moretuslei reden auto's en bussen stadinwaarts. In de omgekeerde richting kon het verkeer gebruik maken van de Belgiëlei. De verkeersbeperkingen waren nodig vanaf november 1998. De torenkranen in de Mercatorstraat en Oostenstraat wijzen erop dat aan de westkant van de spoorwegberm de bouwactiviteiten aan de toekomstige spoortunnel worden verdergezet. Tot eind 2002

vereist dit beperkingen voor het autoverkeer.

De brug van de Klokstraat bleef dit voorjaar nog dicht. Nadat de nieuwe brugdekken waren gelegd, startte eind mei de heraanleg van de straat. De onderdoorgang kan in het najaar door het autoverkeer terug in gebruik worden genomen. Voor zover de werf het toelaat, wordt tijdens de werken een doorgang aan voetgangers geboden. Ook de brug van de Arendstraat wordt eind 2002 afgewerkt maar wordt in de mate van het mogelijke opengesteld voor voetgangers en fietsers. Voor het autoverkeer blijft ze echter voorgoed afgesloten. Het niveau van de toegangstunnel voor de sporen richting Antwerpen-Centraal zit ter hoogte van de Arendstraat onvoldoende diep om nog autoverkeer te laten passeren.

• **Aanpassingswerken aan de spoorbedding in Hove**

In de toekomst zal in de Antwerpse regio de omvang van het treinverkeer toenemen. Naast een toename van het aantal goederentreinen, zal hier in 2003 tijdens de piek de nieuwe dubbeldektreinen M6 ingezet worden op de verbinding Antwerpen - Brussel. Ze vervangen de huidige M2-rijtuigen uit 1959-1960. Naast de grote capaciteit van 140 zitplaatsen per rijtuig, biedt het treinmaterieel ook hedendaags comfort.

In functie van die groei en de specificiteit van dit treinverkeer staan hier aanpassingswerken op het programma voor de bovenleiding en de spoorbedding.

Op spoorverbinding Antwerpen - Brussel was de lijn 27 A onder de brug van de Vredestraat in Hove

het eerst aan de beurt. Daar moest over een afstand van 700 meter aan de spoorbedding gewerkt worden. Dit vergde acht opeenvolgende werkweekends vanaf 23 maart. De werkzaamheden duurden telkens van zaterdagochtend om 23 uur tot maandagochtend 5 uur. Van het lange paasweekend werd gebruik gemaakt om tot dinsdagochtend extra hard te werken. Tijdens deze dalperiode voor het reizigers- en goederenverkeer konden de treinen gebruik maken van de naastliggende sporen.

Vanaf 8 mei volgen vijf weekends om de sporen van de lijn 27 B (richting Brussel) aan te passen.

De bewoners uit de omgeving kregen van de aannemer THV CEI-Soluxtrafer uit Brussel een werfinfo in de brievenbus, die mogelijke hinder van graafkranen en vrachtwagens aankondigde. Pluspunt van dit project is dat de nieuwe sporen met geluidsdempend materiaal worden aangelegd.

Later gaat het project verder in Duffel waar de sporen onder de Klokkestraat en Rechtestraat moeten worden aangepast. Begin 2003 sluiten de werkzaamheden onder de brug van de Stationsstraat in Sint-Katelijne-Waver het project af.

• **NMBS-resultaat positief in 2001**

Het dienstjaar 2001 werd afgesloten met een positief resultaat van 1 miljoen euro. Dit moet worden vergeleken met de 5,9 miljoen euro winst in 2000. Rekening houdend met de bewegingen in de belastingvrije reserves, zullen voor 2001 geen dividenden verdeeld worden.

Het EBIT, of bedrijfsresultaat, bedraagt 38,1 miljoen euro, als gevolg van een toename van de lasten met 2,5%.

De stijging van de exploitatiekosten komt voornamelijk voort uit bezoldigingen en sociale lasten van het actieve personeel (+4,1%), het effectief stijgt met 1,1% en hun eenheidskost met 3,1%. De omzet blijft nagenoeg ongewijzigd met, naargelang de sector, verschillende evoluties.

• **Meer treinen vanaf december 2002**

De Raad van Bestuur van de NMBS heeft de aanpassing van de dienstregeling vanaf december 2002 goedgekeurd. Hierdoor moet het treinaanbod aantrekkelijker worden en moet het aantal reizigers op volgende verbindingen stijgen :

* Het aantal L-treinen tussen Hasselt en Mol zal, tijdens de week, stijgen tot een trein per uur in plaats van een trein per

twee uren zoals dat nu buiten de spitsuren het geval is, wat neerkomt op 12 bijkomende treinen. In Mol zal de aansluiting met de IRe-trein Neerpelt – Antwerpen verzekerd worden;

- * Momenteel rijdt er tijdens de zomer (van juni tot september) elk uur een L-trein tussen Brugge en Kortrijk, en een trein per twee uren van oktober tot mei. Vanaf december van dit jaar zal hier het hele jaar door een L-trein per uur rijden;
- * Op weekdays rijdt er vanaf december tussen Charleroi en Couvin een L-trein (en enkele P-treinen tijdens de piekuren) per uur. Dit komt neer op 57 treinen — in beide richtingen samen — per dag, tegenover 38 nu. Tijdens de weekends zal er in plaats van een trein per twee uren vanaf dan ook een trein per uur rijden;
- * Tijdens het weekend rijden er momenteel in elke richting vier L-treinen tussen Ciney en Aarlen. Vanaf december wordt dit een trein elke twee uren, waardoor er een continue verbinding Ottignies – Namen – Ciney – Aarlen ontstaat.

• Treinreiziger is kritische klant, NMBS speelt in op wensen klanten

Het jaarrapport 2001 over de kwaliteitsenquêtes bij de binnenlandse reiziger toont een lichte achteruitgang van de algemene tevredenheid (6,84/10) over de dienstverlening ten opzichte van 2000 (6,95/10). De resultaten van het laatste trimester hebben het algemene gemiddelde fel doen dalen, ongetwijfeld door de negatieve invloed van de oktoberstakingen op de tevredenheid van het cliënteel. De jaarcijfers liggen overigens wel hoger dan die van 1998 en 1999 (respectievelijk 6,66 en 6,73/10). De enquêtes werden gedaan door het onafhankelijk onderzoeksbureau IPSOS-INSIGHT; in vorige jaren nam de NMBS dit onderzoek zelf voor haar rekening. (Hierbij een tabel).

De (jaarlijks) stijgende score voor de stiptheid verdient extra aandacht. Toch blijft dit het laagst gequoteerde aspect. De opvallendste daler is de waardering voor de prijs van een treinrit.

Wat ook is blijven hangen zijn de opvallende resultaten van de 4de fase van 2001 (december), waarin de scores voor alle aspecten een grote significante stijging kennen in vergelijking met dezelfde fase in 2000. De algemene tevredenheid haalt in december 2001 zelfs een score van 7,2/10.

In een open vraag kon iedere klant aangeven welke drie punten de NMBS volgens hem/haar in de eer-

ste plaats zou moeten verbeteren. In 2001 bestond de top-3 van opgegeven items uit : de stiptheid (12,8%), de netheid (9,9%) en de frequentie (6,3%).

De enquête werd uitgevoerd bij 14.400 klanten in de treinen van zowel hoofdlijnen als secundaire lijnen.

De waardering die de klanten via deze enquêtes uiten zijn voor de NMBS een essentieel element om verbeteringen in haar dienstverlening op af te stemmen. Het feit dat die waardering per definitie subjectief is heeft zijn belang bij de analyse van de resultaten. Immers, dit toont aan dat de al dan niet legitime inschatting van de klanten even belangrijk is als de inspanningen die de NMBS doet. Daarom moeten die optimaal worden gevaloriseerd.

Op verschillende gebieden worden projecten ontwikkeld en uitgevoerd :

- * Bijna honderd beeldschermen voor informatie worden geplaatst of vernieuwd; hiervoor wordt 10 miljoen euro geïnvesteerd.
- * Alle kleine stations worden voor in totaal 4 miljoen euro uitgerust met luidsprekers.
- * Om de klanten nog beter te informeren werd een geheel nieuwe informatieprocedure uitgewerkt. Reizigers die de dienstregeling via Ari op de internetsite raadplegen, worden meteen ook verwittigd van werkzaamheden die op de gevraagde datum en lijn zullen plaatsvinden. Tijdens de maand maart bijvoorbeeld werden zo 28.500 surfers op de hoogte gebracht van werven op het net.
- * De aanzienlijke investeringen van de afgelopen jaren in nieuw hoogcomfortabel treinmaterieel (de MS96-motorstellen, de I11-rijtuigen, de dieselmotorstellen MW41) werpen hun vruchten af. Die nieuwe treinen worden erg gesmaakt door de klanten, zeker nu de aanvankelijke problemen bij de indienstneming achter de rug zijn. De NMBS heeft er les-

sen uit getrokken : enerzijds wil ze verder gaan met die aankopen, anderzijds zal ze strenger optreden tegenover de constructeurs met betrekking tot de indienststelling van nieuw materieel.

- * De Raad van Bestuur heeft op 29 maart ll. een programma goedgekeurd om het aantal treinen op vier verbindingen te verhogen (zie hiervoor).
- * De treinbegeleiders worden steeds erg gewaardeerd door de klanten. De NMBS helpt die personeelsleden door de opleiding uit te breiden. Zo beschikken ze tegenwoordig over een handleiding waarin een aantal typeboodschappen staat vermeld die ze kunnen gebruiken om de reizigers te informeren in geval van treinvertraging.
- * De stiptheid blijft de belangrijkste bekommernis van de reizigers. Het is ook op dit vlak dat er prioritair wordt gewerkt op het terrein, m.n. door het personeel belast voor het vlotte verloop van het treinverkeer, het onderhoud van de sporen en van het treinmaterieel. Er werd een structuur op poten gezet om, zowel op regionaal als nationaal vlak, de doeltreffendheid van besliste verbeteringsmaatregelen op te volgen.

• Mieksebaan in Brecht wordt verbreed voor hsl-wegomlegging

Momenteel wordt de Mieksebaan tussen de Sint-Jobsesteenweg en de Albatrosdreef verbreed om het verkeer vlotter te laten verlopen wanneer er later wegomleggingen nodig zijn voor de aanleg van de hogesnelheidslijn naar Nederland. In de loop van eind april startte de tweede fase van deze werkzaamheden in Brecht, tussen de Albatrosdreef en de Andrélaan. De omleiding werd dan gewijzigd.

Deze tweede fase van de verbreding van de Mieksebaan is eind juli 2002 klaar. Dan kan de aanpassing van de bruggen van de Hoge Mereyt en Kapelstraat over de autosnelweg E19 van start gaan.

	2001	2000	1999	1998
Algemene tevredenheid :	6.84	6.95	6.73	6.66
Onthaal en dienstverlening in de stations :	6.82	6.93	6.85	6.79
Comfort op de treinen :	6.79	6.80	6.87	6.80
Netheid op de trein :	6.21	6.22	6.32	6.37
Frequentie van de treinen :	6.48	6.49	6.50	6.37
Stiptheid van de treinen :	6.08	5.92	5.38	5.07
Informatie op de treinen :	6.52	6.52	6.29	6.10
NMBS-personeel op de treinen :	7.43	7.62	7.67	7.61
NMBS-personeel in de stations :	7.04	7.16	7.11	7.04
Informatie in de stations :	7.00	7.15	7.01	6.98
De prijs :	6.61	6.83	6.64	6.68

• **Overweg Stationsstraat in Testelt gaat twee weekends dicht**
Voor het uitvoeren van spoorvernieuingswerkzaamheden moest de overweg aan de Stationsstraat in Testelt dicht voor het wegverkeer van zaterdagochtend 20 tot maandagochtend 22 april om vier uur en hetzelfde tijdens het weekend daarna. Het autoverkeer volgde dan een wegomlegging langs de Pastoriestraat, Bremstraat, Kattestraat, Rode Biezebeemden om zo de Stationswijk te bereiken. Fietsers en voetgangers konden gebruik maken van de onderdoorgang aan het station van Testelt.

Tijdens deze twee weekends werden drie spoorwissels vervangen in de onmiddellijke omgeving van het station, waardoor spoorwerkvoertuigen de overweg bezetten. Het vervangen van de wissels paste in het vernieuwingsproject van de sporen tussen Hasselt en Aarschot. De nieuwe spoorwissels werden aangebracht op een wijze die ervoor zorgt dat het treinverkeer minder omgevingsgeluid veroorzaakt. Om de klus snel te klaren en de verkeershinder te beperken werkte de aannemer ook 's nachts. Hij had echter de opdracht gekregen om het werfgeruis tot een minimum te beperken.

• **Ingangscntrole in het station van Vilvoorde**

Op 23 april organiseerde de NMBS een ingangscntrole tijdens de ochtendspits in Vilvoorde. Aan de reizigers werd dan gevraagd hun vervoerbewijs te tonen vooraleer ze in de trein stapten. De toegangscontroles die de voorbije maanden in de regio Antwerpen en Mechelen werden georganiseerd bleken effectief te zijn. Die toegangscontroles hebben tot doel om het aantal zwartrijders en grijsrijders nog verder te doen dalen.

Om een vlotte doorstroming te waarborgen gaven borden in het station aan dat een dergelijke controle plaatsvond. Van de 945 gecontroleerde reizigers bleken 56 hun Go pass bij het instappen niet te hebben ingevuld. Vijf klanten toonden een vervallen treinkaart of hadden ze vergeten. Enkele tientallen waren nog niet langs het loket geweest.

Zwartrijders zijn reizigers zonder vervoerbewijs of geldige verminderingkaart. Grijsrijders zijn reizigers die hun pass niet invullen of van wie de treinkaart vervallen is. Ze hebben aangetoond dat het aantal zwart- en grijsrijders weliswaar daalt, maar dat er nog te veel reizigers niet in orde zijn met hun vervoerbewijs alvorens in de trein te stappen. Daarom wordt de actie herhaald en uitgebreid naar andere

stations.

De bedoeling van deze doorgedreven controles is niet alleen het beperken van het inkomstenverlies van de spoorwegmaatschappij. Het is ook, en vooral de bedoeling om het veiligheidsgevoel te vergroten door het aantal agressiegevallen op de trein te verminderen. Het zwart- en grijsrijden is immers in 81 % van de gevallen de oorzaak van agressie op de treinen.

• **Aangepaste dienstregeling Thalys- en IC-treinen naar Amsterdam op 30 april**

Op 30 april vierde Nederland Koninginnedag. Heel wat Nederlanders trokken dan naar Amsterdam. Daarom hadden de Nederlandse spoorwegen voor die dag een speciale dienstregeling.

Op Koninginnedag was het station Amsterdam-Centraal niet bereikbaar met de Thalys. Alle Thalys-treinen vertrokken dan in Schiphol naar Antwerpen volgens het boekje. In omgekeerde richting reden alle Thalys-treinen van Brussel-Zuid volgens de normale dienstregeling, maar niet verder dan Schiphol. De reizigers werden hiervan verwittigd bij de aankoop van hun biljet. De IC-treinen Brussel - Amsterdam reden uitsluitend tot of vertrokken vanuit Schiphol.

Voor de reizigers naar Amsterdam was er in Schiphol om de 10 minuten een trein.

• **Werkzaamheden hinderen trein Leuven - Mechelen - Antwerpen op zondag 28 april**

Op zondag 28 april konden door spoorwerkzaamheden de treinen op de verbinding Leuven - Mechelen -

Antwerpen niet rijden tussen Mechelen en Antwerpen. Reizigers hadden volgende alternatieven :

Reizigers die vanuit Antwerpen naar Mechelen wilden sporen, reisden met de trein Amsterdam - Brussel. Wie vanuit Antwerpen naar Leuven wou, kon in Antwerpen-Berchem gebruik maken van de lokale trein naar Brussel en overstappen in Mechelen op de trein naar Leuven. Een tweede mogelijkheid was om in Antwerpen-Berchem de lokale trein via Lier naar Leuven te nemen.

In omgekeerde richting bestonden dezelfde mogelijkheden : na de treinrit Leuven - Mechelen kon de reiziger overstappen op de lokale trein naar Antwerpen-Berchem of met de lokale trein via Lier naar dezelfde bestemming rijden waar een trein voor Antwerpen-Centraal wachtte.

Op donderdag 9 mei (Hemelvaart) en op zondag 19 mei werd volgens eenzelfde schema gewerkt. Op zonen feestdagen bleef de hinder voor het treinverkeer beperkt.

Tot aan de bouwvakantie worden de sporen van lijn 27 volledig vernieuwd in de omgeving van Duffel. Hierbij komen 2000 betonnen dwarsliggers in de plaats van de houten exemplaren.

Bron : NMBS

DE LIJN

ALGEMEEN

• **Bestellingen nieuwe trams**

Van de vervolgbestelling van nieuwe trams werden de twee eerste loten vastgelegd. Er komen ver-



Merksem-Keizershoek. Het vast ankeren van de bovenleiding zal begin maart voltooid zijn. De bovenleidingswagen bevindt zich in de bocht naar het nieuwe eindpunt. 28 februari 2002. Foto : Alain Janmart.



Op woensdag 3 april 2002 maakte PCC 7079 een eerste proefrit op de verlenging van lijn 3. Foto : Alain Janmart.

deeld over de vijf loten 47 trams, 30 voor Antwerpen en 17 voor Gent. Deze worden ongeveer volgens een zelfde scenario geleverd, afwisselend voor Antwerpen en Gent.

Of ze identiek zullen zijn aan de Hermelijnen is nog niet geweten. Er gaan hardnekkige geruchten dat er wat zou veranderen aan de opstap vooraan, de daaraan gekoppelde bestuurderskabine en de verkoop van tickets.

• **Bestellingen nieuwe autobussen**
In het najaar worden bestellingen geplaatst voor 172 nieuwe autobussen. Voorzien zijn 67 standaard streekbussen, 55 gelede, 42 city en 18 microbussen. Het is de bedoeling om elk jaar ongeveer 1/14e van het autobuspark te vernieuwen.

Alhoewel de gemiddelde leeftijd de laatste jaren reeds flink daalde, rijden er toch nog dagelijks autobussen van meer dan twintig jaar oud over de Vlaamse wegen.

ANTWERPEN

• Keizershoek

Op woensdag 3 april werd er proefgereden met de PCC 7079 op het nieuwe spoor tussen Merksem en het nieuwe eindpunt Keizershoek.

Het is de bedoeling om dit baanvak vanaf september in gebruik te nemen. Verliep de ingebruikname langs de andere kant van lijn 3 moeilijk, langs deze zijde liep het vlot en is alles op enkele details klaar. De Lijn overweegt om de eigen bedding reeds in gebruik te nemen voor de autobussen. Wel moet

(volgend jaar) nog werk worden gemaakt van de eigen bedding in het centrum van Merksem, maar dat ligt bij sommigen wat moeilijker.

• Lijn 12

Het Vlaams gewest zal in 2003 starten met de heraanleg van de Sint Bernardsesteenweg tussen de Silvertoplaan en het Schoonselhof. Het gedeelte verder naar Hemiksem volgt later. We moeten dus nog (even) wachten op de verlenging van lijn 12.

Wat er mogelijk eerst komt is een verlenging van de lijnen 2 en 4 van de Kioskplaats, via de Van Amstelstraat en het park van Hoboken, naar de Krijgsbaan tot aan het Schoonselhof. Er is daar ook een Park & Ride plaats voorzien. Wat in dit project meespeelt is de inplanting van de huidige eindhalte op de Kioskplaats, eindhalte welke voor sommigen een doorn in het oog is. Met het verlengen van de lijnen 2 en 4 wordt de kioskplaats een gewone halte en er is zeker reizigers potentieel bij de diverse torengedebouwen naast het park. Voorlopig toch maar afwachten.

• De Coninckplein en omgeving

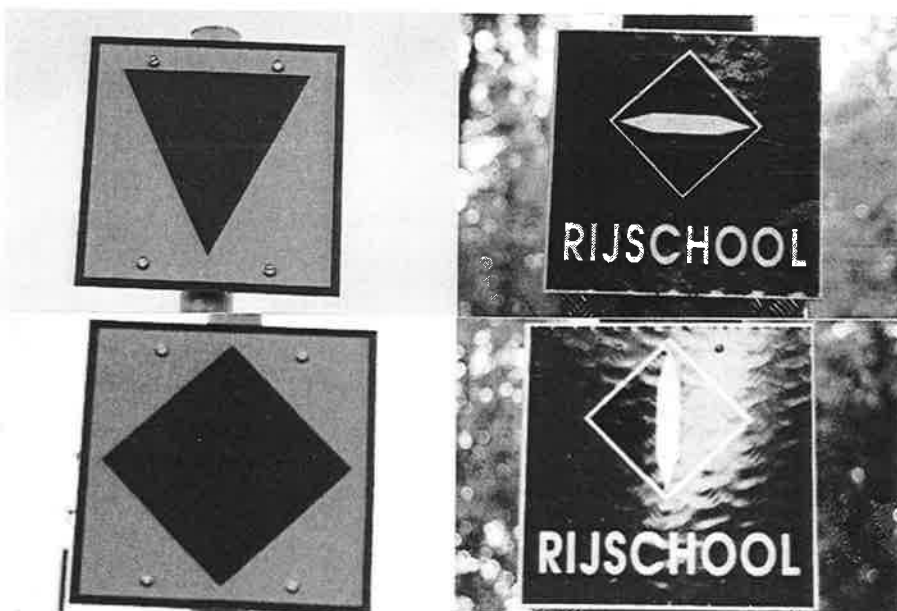
Op dit plein, alsmede in de Van Schoonhovenstraat, Rotterdamstraat, Spoorstraat en Muizenstraat worden de sporen vervangen en gedeeltelijk opgeschoven. De belangrijkste spoorwerken gebeurden in het lange Hemelvaartsweekeinde van 9 tot 12 mei.

• Verkeersborden

Er zijn, sinds de verlenging van lijn 3 naar Zwijndrecht enkele, specifiek voor de tram en bus bedoelde, verkeersborden geplaatst. Zij moeten de bestuurders attent maken op de voorrangsregeling ter hoogte van de terminus Linkeroever.

Bij het verlaten van de halte Blancefloerlaan (terminus lijn 2 en 15) dienen zowel de trams van lijn 3 als de autobussen richting Waasland voorrang te verlenen aan de trams van lijnen 2 en 15. Aan de andere kant van de eindlus zijn het de trams van de lijn 2 en 15 die voorrang moeten verlenen aan de trams van lijn 3 en de autobussen richting Frederik Van Eeden.

Het eerste bord, dat de code BS1 meekreeg, bestaat uit een vierkante gele plaat met rode rand en op de punt geplaatste rode driehoek. Trams en/of autobussen moeten aan kruisende of samenkomende sporen voorrang verlenen. Het andere bord, BS2 is eveneens een geel vierkant met een groene rand en een groen vierkant op de punt geplaatst. Trams en/of autobussen hebben voorrang aan de kruisende of samenkomende sporen.



De vier verkeersborden.

Er verschenen aan de De Bruynlaan, in de omgeving van het dienstspoor van de Voetbalstraat (Zwaantjes), twee borden ten behoeve van de scholing. Ook hier betreft het vierkante borden maar van blauwe kleur. Hierop is er een zwart gekleurde, wit omrande, op de punt geplaatste vierhoek. Daarop staat dan weer een witte horizontale balk met betekenis "panto naar beneden" of een verticale balk "panto naar boven". Daaronder staat eveneens in witte letters "Rijschool".

• Ontsporing te Mortsel

Op maandag 15 april ging het mis te Mortsel. Daar lukte het om de 7205 met een personenwagen uit de sporen te lichten. De auto, die linksaf sloeg en de trambaan moest kruisen, ontmoette de in dezelfde richting rijdende tram. Omdat een verkeerslicht als buffer fungeerde ging de 7205 met de twee eerste bakken dwars over de sporen staan. Een buspendel werd ingericht terwijl de trams van de lijnen 7 en 15 keerden aan de Koninklijke laan. Het duurde ruim drie uur voor alles opgeruimd was. Een tiental dagen daarvoor kwamen aan de Borsbeekbrug een PCC van lijn 8 en een politiewagen onzacht met elkaar in aanraking. Ook hier ontspoorde de tram en moest een bovenleidingspaal het ontgelden.

• Reclametrans

- 7002 Tommy Hilfiger
ex TUI/VAB tot 3/2002
- 7006 Zoo/Planckendaal
ex D.V.V. tot 3/2002
- 7026 Easv.be
ex Proximus tot 2/2002
- 7041 Cote d'or
ex Radio 2 tot 2/2002
- 7042 Cote d'or
ex Buzzv Pazz tot 2/2002
- 7045 MEXX
ex Proximus tot 2/2002
- 7047 MEXX
ex Rowenta tot 3/2002

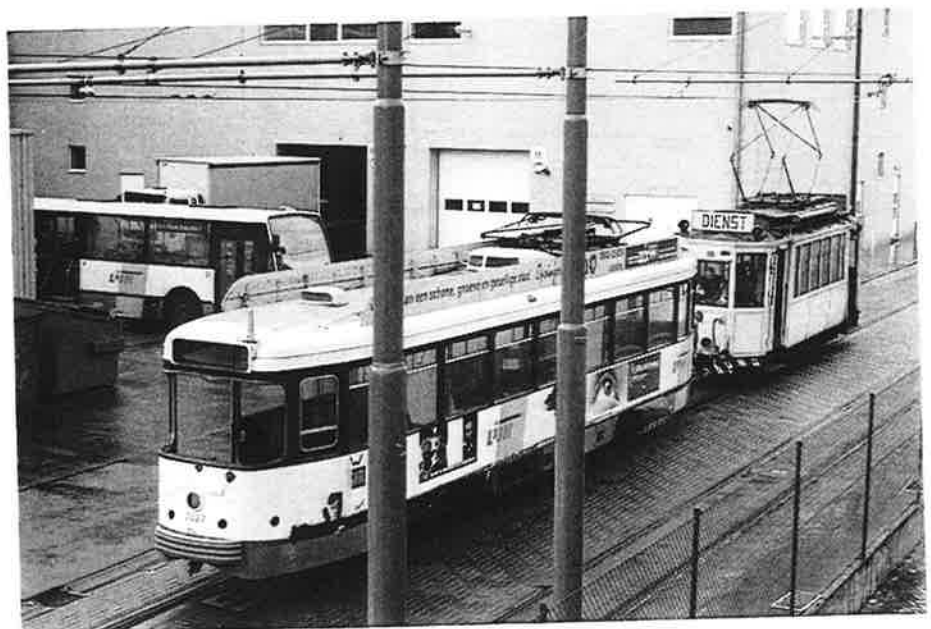
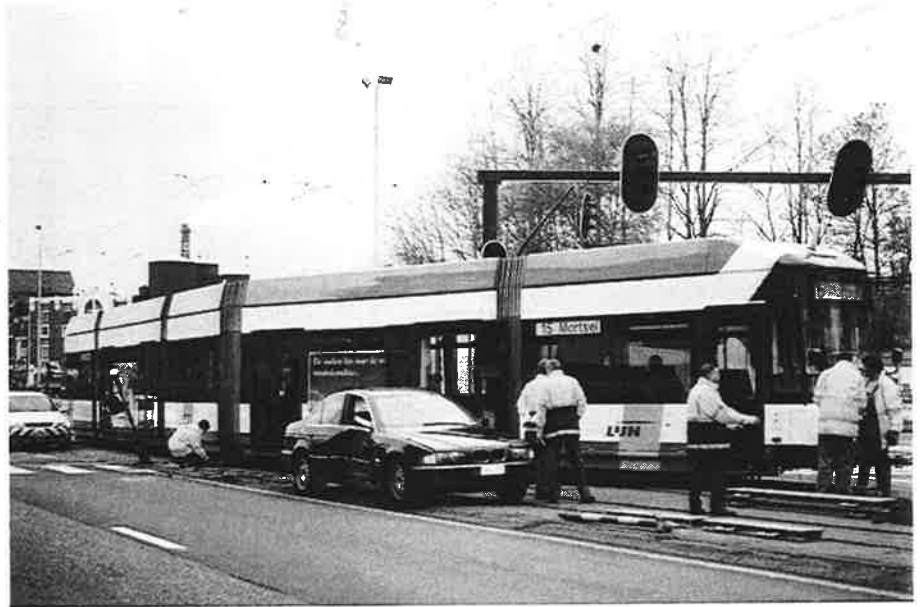
• Afvoer en sloop van PCC's

In het vorig nummer van Rail reue konden we nog net een foto inlassen van PCC 7028 op weg naar de sloop, nu wat meer informatie. Sinds de levering van de laatste

Foto boven : Dader en slachtoffer. Mortsel 15 april 2002. Foto : Luc Couscheir.

Foto midden : De niet-deurzijde van de 7054. Zuidstation 6 april 2002. Foto : Luc Couscheir.

Foto onder : Op 28 februari 2002 rangèert de 8853 PCC 7037 naar de centrale werkplaats. Foto : Luc Couscheir.



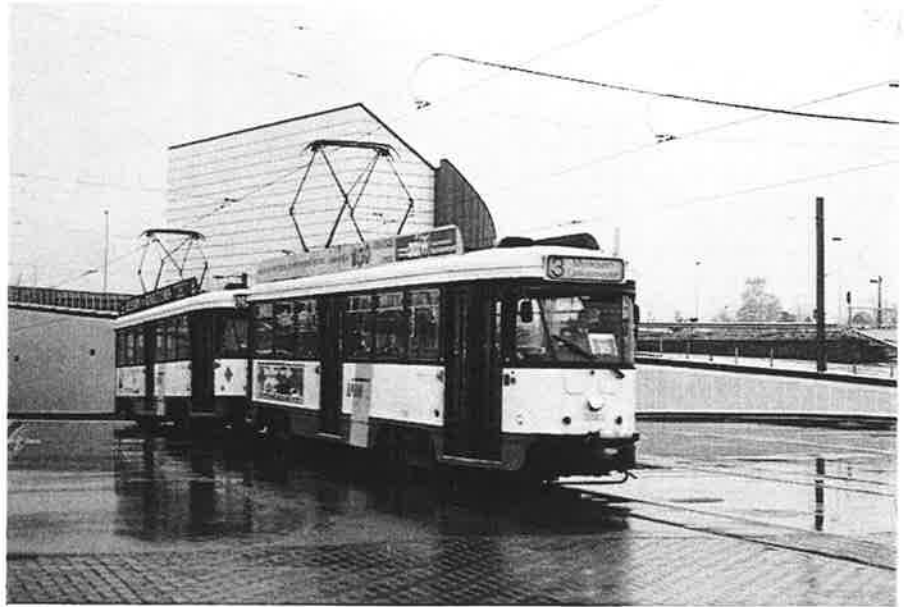
Hermelijnen en het overbrengen van een vijftal van deze trams naar de loods van Hoboken kampt De Lijn met een plaatsgebrek, om alle trams onder dak te stallen. Zo'n 17-tal trams stonden in de "oude CW" en ook de werkplaatssporen in PAL werden gebruikt voor het plaatsen van het nog aanwezig wagenpark. Omdat er nog steeds geen bijkomende sporen bij PAL in aanbouw zijn, werd het dus hoge tijd om plaats te maken.

De volgende trams stonden omstreeks de jaarwisseling afgesteld: 7010, 7011, 7012, 7013, 7014, 7016, 7017, 7018, 7019, 7020, 7021, 7022, 7023, 7025, 7028, 7030 en 7031. Van deze trams zijn er in januari 2002 acht naar sloper De Rooy in Schoten overgebracht. Deze trams werden eerst nog ontdean van mogelijk nuttige onderdelen, zoals onder meer de draaistellen. De sloper kwam de trams zelf in Hoboken ophalen en eens op zijn werf aangekomen werden zij dadelijk in stukken geknipt. Meestal was er 's avonds al niets meer over dat ons nog aan een tram deed denken.

Welke trams gingen er naar de sloop? Wij zijn zeker van de nummers: 7011, 7012, 7013, 7020, 7023, 7025, 7028 en 7031. De 7010, 7014, 7016, 7017, 7018, 7019, 7021, 7022 waren toen nog in Hoboken. Wat de 7030 betreft, deze is in de ombouwketting opgenomen. (zie verder). De overige trams staan nog te Hoboken "buiten park" zoals dat heet.

• Ombouw trams

Met het buitenkomen uit PAL van de 7001 werd een ombouwprogramma van 29 reeds gebanaliseerde trams afgerond. Het betreft



PCC's 7083 en 7078 als vervanger van een Hermelijn aan de terminus van Zwijndrecht op 12 april 2002. Foto: Luc Couscheir.

de nummers: 7001 tot 7008, 7026, 7040 tot 7049 en 7051 tot 7060. De 7050 was reeds omgebouwd, conform de trams met koppelingen, en de 7000 werd inmiddels museumtram.

Is men nu gestopt en zullen de nog niet gereviseerde trams worden afgevoerd? Welnee, omdat het nog tot einde 2003 zal duren voor de levering van de volgende Hermelijnen en omdat de vervoersvraag gestegen is, werd beslist om nog een zevental(?) PCC's grondig te reviseren.

Hiervoor maakt men een keuze uit de overblijvende "minst-slechte". Inmiddels werden reeds de 7035, 7036, 7037 en de 7039 binnengenomen in de CW. Daar zit ook de 7030 tussen (zie boven). Einde maart is de 7036 terug in dienst ge-

nomen, conform aan de andere reeds gereviseerde trams, dus met banalisatie. Ondanks de beschikbaarheid van een groot aantal gereviseerde trams is het toch nog mogelijk, zelfs in de weekends om oudjes, zoals 7015 en collega's, in de reizigersdienst te ontmoeten, als ze niet achter een Unimog hangen natuurlijk.

• Inzet trams tijdens de schoolperiode

Hierbij een tabel onderaan deze bladzijde.

Opmerkingen:

Op de regel onder de periode van de dag staat: 1 voor een losse PCC, 2 voor gekoppelde trams en S voor een Siemens (Hermelijn). Op lijn 4 zijn er 's ochtends maar drie trams, op lijn 7 rijden er tot

		ochtend			dal			avond			na 20h			zaterd.			zondag			
		1	2	S	1	2	S	1	2	S	1	2	S	1	2	S	1	2	S	
Hoboken																				
lijn	2		20	2		18		20	2		8		16		12					
	4	8			7		10			3		7		4						
	7	8	2	2	7		7		2	2		2	8	4						
	10	6	2		5	2	5	6		3		2	6	4						
	12	14	10		10	6	13	6		5		5	12	10						
	24	11			8		9	6		3		4	6	6						
tot.	H	47	34	4	37	26	44	38	4	16	8	20	48	28	12					
PAL																				
lijn	3			15					16			4		8		6				
	8	9	4		8		9	4		3		7		5						
	11	7	4		7		7	4		3		7		4						
	12							4												
	15		4	7		4	8	7			4	2		7		5				
tot.	P	16	12	22	15	4	16	20	23	6	4	14	15	9	11					
H + P		63	46	26	52	30	60	58	27	22	12	34	48	37	12	11				

omstreeks 13 uur vier trams. (op zondag).

Deze tabel geeft NIET het aantal diensten weer! Om die te kennen, volstaat het om alle trams die gekoppeld rijden door twee te delen. Het kan voorkomen dat, vooral op de lijnen 3 en 15, Siemenstrams vervangen worden door al dan niet gekoppelde PCC's. Bvb. : rijden er op lijn 2 in de avondspits 10 gekoppelde PCC stellen en 2 Hermelijnen.

• **Op alle uren makkelijker naar de burens.**

Met deze slogan lanceerde De Lijn op 30 januari 2002 te Puurs, via een Persconferentie, de verbeterde busverbindingen in Klein-Brabant en Vaartland. Met Klein-Brabant wordt de regio bedoeld die zich uitstrekt over de provincies Antwerpen en Oost Vlaanderen, omsloten door de Scheldeoever en de Rupel, ze omvat als belangrijkste centra Boom, Puurs, Bornem en Dendermonde. Het Vaartland situeert zich tussen Rupel, Dijle en het Zee(sic)kanaal naar Brussel. De belangrijkste centra zijn hier naast Boom ook nog Willebroek en Mechelen. De regio Klein-Brabant was voorheen het werkingsgebied van de lijnen 52A met alle mogelijke varianten tussen Boom en Dendermonde. terwijl in het Vaartland de buslijn 286 reed tussen Boom en Mechelen.

Uit de toespraak van de Heer Koen Van den Heuvel, burgemeester van Puurs, die oprad als gastheer, othouden we het volgende :

Vijf jaar geleden startte de gemeente de werkzaamheden rond een mobiliteitsplan. Een van de hoofdpunten in deze studie vormde het openbaar vervoer. Puurs ligt op de spoorlijn 53 Sint Niklaas - Mechelen. In Puurs begint ook de lijn 52 via Boom naar Antwerpen. Nadat, mede onder druk van de B.T.T.B. de stopplaats Ruisbroek werd knopend, vormt Puurs het centraal knooppunt voor een klokvast busplan voor de beide regio's. De burgemeester was verheugd dat met de realisatie van dit busplan wordt bewezen dat lokale besturen, provincie en Vlaamse overheid niet alleen plannen kunnen maken, maar ook uitvoeren. Hij bedankte verder nog de mensen van De Lijn, in het bijzonder de Heer Nuytemans voor hun initiatief, enthousiasme en doorzettingsvermogen.

Het inmiddels vernieuwde station zag, met de heropening van de spoorlijn naar Antwerpen, zijn reizigersaantal de laatste jaren stijgen van gemiddeld 600 naar 2000 reizigers per werkdag. (De NMBS vindt het nog niet nodig om de spoorlijn ook op zaterdag of zondag open te houden.)



Klein Brabant 1561 47 op lijn 255 en De Decker - Van Riet 1541 70 op lijn 256 staan op 24 april 2002 vertrekkensklaar aan het station van Puurs. Foto : Luc Couscheir.

De noodzakelijke maatschappelijke rol van het openbaar vervoer is hiermee op het voorplan getreden. Het busplan versterkt de sociale cohesie in de regio : jong en oud worden opnieuw mobieler! Zelfs zelfstandiger, omdat ze niet langer beroep moeten doen op de auto. De burgemeester ging dan in op de economische factor in verband met het woon-werk verkeer. Hij benadrukte dat het nog geen tijd was om op de lauweren te gaan rusten. Hij hield verder een pleidooi voor de invoering van een weekenddienst op spoorlijn 52, bijkomende treinen tijdens de spitsuren en een heropening van lijn 52 tot Dendermonde. (Deze lijn bestaat

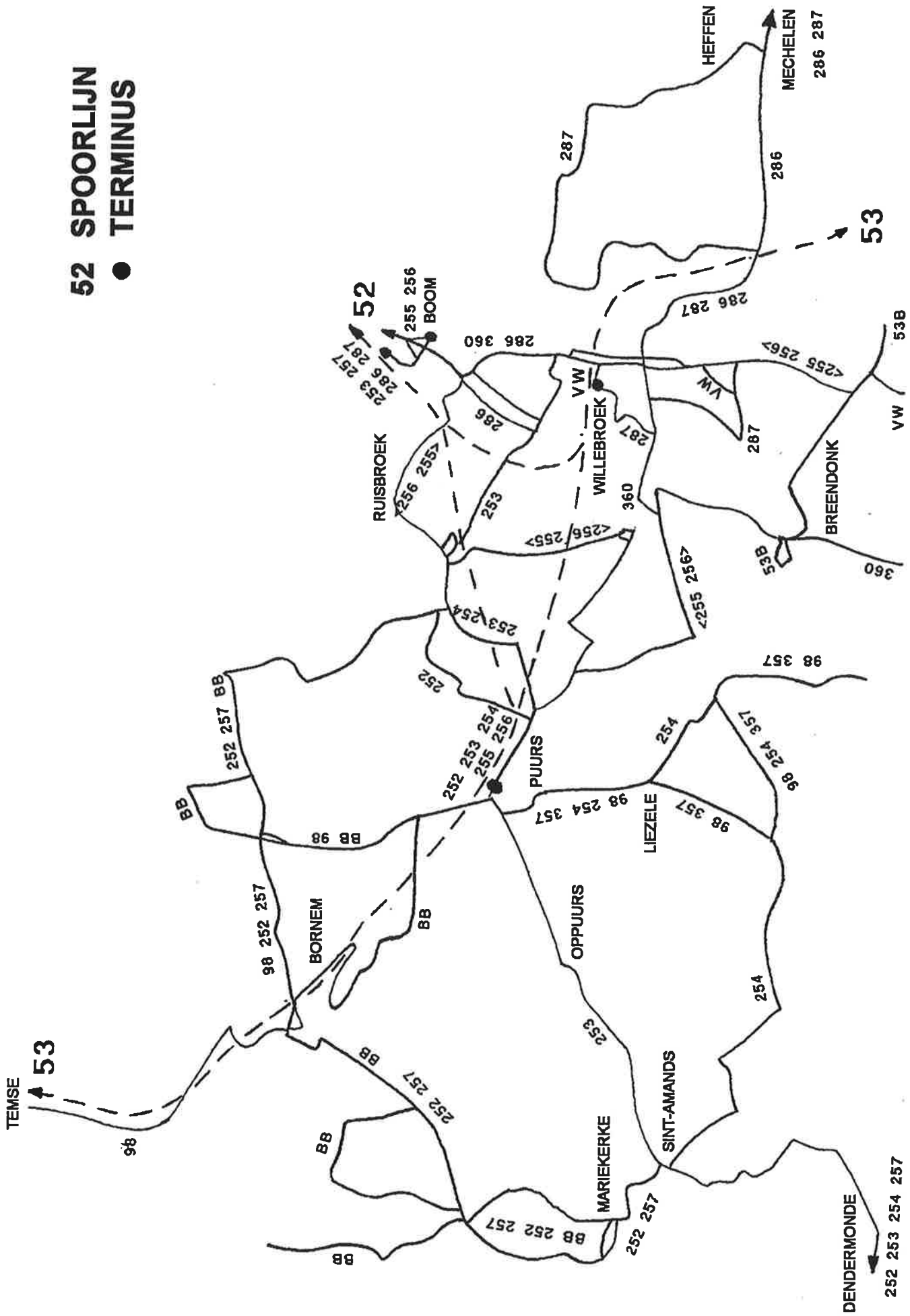
nog als museumlijn van B.V.S.) Mevr. Ingrid Lieten, directeur-generaal van De Lijn, stelde vervolgens het nieuwe openbaarvervoer net voor. Net, dat tot nu toe vooral bestond uit functioneel vervoer tijdens de spitsuren en gericht was op scholen en bedrijven, tijdens de daluren en in het weekend was het beperkt. Dankzij de convenanten rond de basismobiliteit van minister Stevaert kreeg De Lijn de gelegenheid om het openbaar vervoer in heel de regio te optimaliseren. Het was dankzij de minister dat de nodige kredieten werden vrijgemaakt.

De lijn heeft zelf de mobiliteitsbehoeften onderzocht in de 20



Nog onder het huidige lijnnummer passeert een splinternieuwe "New A600" de scheve kerktoren van Schelle. 9 april 2002. Foto : Luc Couscheir.

52 SPOORLIJN
● TERMINUS



woonkernen van de vier betrokken gemeenten. Dit onderzoek had drie doelen :

1. aanpassing van de frequentie en de reiswegen op de bestaande lijnen
2. creëren van nieuwe verbindingen met aangepaste frequenties
3. optimaliseren van overstapmogelijkheden op andere vervoersmodi

Alle gezinnen in de regio ontvingen hiervoor een enquêteformulier. Het resultaat van het nieuwe model is een stijging van 57% naar 80% van de bereikbaarheid van mogelijke bestemmingen met autobus (of trein).

Het nieuwe exploitatiemodel gaat uit van vier basisprincipes :

1. wat nu goed was, blijft behouden. De rechtstreekse functionele ritten blijven behouden, evenals de "Bornembus". (Dit is een voorheen door de gemeente gesubsidieerde marktbus.)
2. het NMBS station van Puurs wordt de draaischijf van het nieuwe netwerk.
Er is aan het station van Puurs een goede aansluiting tussen de buslijnen en de treinen naar Antwerpen, Boom, Mechelen, Temse, Sint-Niklaas en Dendermonde (sic). (Bedoelt mevr. Lieten hier de museumspoorweg van B.V.S. of is zij hier zeer vooruitziend?)
3. het aanbod wordt mede in het kader van de basismobiliteit uitgebreid, kleinere woonkernen worden nu klokvast bediend, ook in het weekend. De aansluitingen onderling zijn verzekerd zonder lange wachttijden.

4. de lijnnummering wordt eenvoudig en doorzichtig
Vroeger was er maar één lijn in Klein-Brabant. Dat was lijn 52A met alle (on)mogelijke varianten. Deze wordt nu opgesplitst in volgende lijnen.

- 252 Dendermonde – Sint-Amands – Bornem – Puurs
- 253 Sint-Amands – Oppuurs – Puurs, in het spitsuur verlengd naar Dendermonde en Boom
- 254 Sint-Amands – Lippelo – Liezele – Puurs in het spitsuur ook verlengd naar Dendermonde
- 255 Puurs – Boom – Willebroek – Tisselt – Breendonk – Puurs (ringlijn)
- 256 zoals 255 maar in omgekeerde richting
- 257 Boom – Bornem – Sint-Amands – Dendermonde

In het Vaartland wordt de vroegere lijn 286 en varianten opgesplitst in verschillende lijnen met eigen traject en bestemming

- 286 Mechelen – Willebroek – Boom
- 287 Mechelen – Heindonk – Willebroek



Ook in Leuven en Brugge rijden er nieuwe stadsbussen. Hier de 4127, een A308, aan het station. Leuven 20 februari 2002. Foto : Luc Couscheir.

Extra middelen voor dit nieuw openbaar-vervoer plan :

Zoals voorheen blijven al deze lijnen gereden door pachters.

In Klein-Brabant gaan er twee extra bussen rijden (een stijging op jaarbasis van 400.464 Bus/km). In het Vaartland zijn geen extra bussen nodig, de buskilometers stijgen hier met 98.788 km... Het aantal haltes stijgt van 430 naar 565.

Tot slot benadrukte Mevr. Lieten de goede samenwerking met de gemeenten in verband met de distributie van de enquêteformulieren, de informatiecampagne, het wegwerken van knelpunten en bevorderen van de doorstroming.

De heer de Kesel, directeur van De Lijn Antwerpen ging verder in op de praktische uitwerking van dit project.

De grote informatiecampagne naar de inwoners.

- Er werden 60.000 folders verdeeld in alle brievenbussen met een volledig netplan en dienstregeling.
- Een televisiespot op de lokale televisie.
- Advertenties in de lokale pers, huis aan huis bladen en gemeentebladen.
- Affiches in stations en openbare lokalen.
- De Infobus op markten en manifestaties.
- De scholen en bedrijven (ook in Boom en Dendermonde).

Het personeel van De Lijn :

Een vijftigtal chauffeurs rijden bij de vijf pachters of exploitanten.

Het derde betalersysteem brengt een eenheidstarief.

- Klein-Brabant opteert voor een eenheidstarief van 0,70 Euro.
- Met Vaartland kiest voor een

eenheidstarief van 0,20 Euro.

- Verder was er nog een probeerpas voor de inwoners van de betrokken regio's, een dag geldig voor 5 personen in de periode 11 februari tot 14 april 2002.

• Nieuwe Stadsbussen voor Antwerpen

In het voorjaar gebeurde de aflevering van 33 nieuwe stadsbussen voor Antwerpen. Zij zijn van het type A330K gefabriceerd bij Van Hool te Koningshooikt. Zij gaan 25 oude stadsbussen Jonckheere Mercedes uit de jaren 1986-87 vervangen. (De hernieuwde lijn 36 vergt 8 bijkomende diensten, dus 33 minus 8 geeft 25).

Belangrijkste karakteristieken van deze nieuwe autobussen :

- Nummers 4094 tot 4126
- Van Hool type A330K met links in de rijrichting achteraan geplaatste MAN motor type D0836LOH03.
- Verhoogde totale capaciteit met 103 effectieve reizigersplaatsen waarvan 26 zitplaatsen en 4 klapstoelen.
- Vlotte doorstroming door 3 dubbele deuren, vlakke lage vloer, lage in- en uitstap en brede gangen.
- Oprijplaat voor gehandicapten en fixatiesysteem voor de rolstoelen in de bus en gemakkelijke toegang door de mogelijkheid van het laten zakken van de ganse bus met ruim 8 cm (knielinrichting).
- Geluidsniveau van 69 dB (A) bij 50 km/uur.
- Verbeterd confort voor de chauffeur.
- MAN motor van 162 Kw met turbolader, intercooler en uit-

laadgasrecirculatie. De motor voldoet hiermee aan de Euro 2 uitstootnorm.

- Lagere onderhoudskosten ondermeer door het vervangen van de motorolie slechts om de 45.000 km. i.p.v. 15.000 km.

Voor 2003 en 2004 worden er nogmaals een analoog aantal nieuwe autobussen verwacht waarna wellicht de laatste MIVA autobussen zullen verdwenen zijn.

L.C.

• Overbrenging van motorwagen 7386

Tijdens de avond van 1 mei 2002 werd motorwagen 7386 terug overgebracht vanuit PAL naar het trammuseum. Deze vierasser staat bij de tramliefhebbers bekend als de 'VA' (Vicieux Anverçois). Aanvankelijk was het voorzien dat de tram na grondige revisie op eigen kracht zou rijden onder de deskundige leiding van Raymond Poot. Uiteindelijk werd er echter besloten om de tram te slepen met een Unimog. Wel werd onder meer voor de verlichting de stroomafnemer tegen de rijdraad geplaatst. De inrit naar het trammuseum werd wel op eigen kracht gereden. Dankzij de medewerking van de heer Keutgens en de mensen van De Lijn is deze tram weer rijvaardig en konden er onderweg enkele foto's genomen worden.

A.J.

ANTWERPEN – OOST-VLAANDEREN

• Linkeroever

In Rail-Revue 1-2002 werd reeds uitbundig geschreven omtrent de inhuldiging van tramlijn "3" naar Zwijndrecht en Melsele-Krijgsbaan. Dat er op zaterdag 16 februari "Gratis" kennismaking kon worden gemaakt, was ook reeds vermeld. Enkele bijkomende, wetenswaardigheden omtrent de eerste dag na de inhuldiging.

Zaterdagmorgen omstreeks 5.32 uur bood ik mij aan als eerste "betalende" tramreiziger aan de halte "Linkeroever-Afrit E 17" om op de eerste officiële reizigerstram te stappen naar Zwijndrecht-Krijgsbaan. Als eerste tram kwam lagevloertram "7208" met trambestuurster mevrouw Nicole Vos van PAL en als volgwagen "7". Zij was natuurlijk eventjes verward, maar besefte snel dat zij als eerste "reizigerstram" naar Melsele-Krijgsbaan mocht rijden. In de tram zaten er enkele "Stations-wachters" van de metrostations op lijn 3 en ook een vrouwelijke bediende van "De Lijn". Zoals reeds vermeld droeg elk voertuig een plastic doek met de vermelding "GRATIS RITTEN". (Volgens een reiziger zou een trambestuurder op zijn doek de



Op de avond van 1 mei 2002 werd de 7386 terug overgebracht van PAL naar het trammuseum aan de Diksmuidelaan. Foto : Alain Janmart.

letter "F" hebben bijgevoegd. Zo luidde de tekst dan "GRATIS FRITTEN". Deze anekdote werd mij in de late avond doorgespeeld en kon niet worden bevestigd.

Op zondag 17 februari werd — volgens trambestuurders van "De Lijn" — vastgesteld dat de parking zo goed als volzet was vanaf 9.30 uur s'morgens. Ook bleken de trams vrij snel een goede bezetting te krijgen. Dit was het gevolg van de zon en het vrij zachte weer. Ook kon men de tennisfinale in het Antwerpse Sportpaleis niet uit het oog verliezen. Volgens mijn bescheiden mening bleek het aanbod aan "Hermelijnen" op die dag toch onvoldoende. Ook de 15 min. in-

terval in de namiddag bleek al vrij snel onvoldoende; de trams waren voor twee derde gevuld toen de halte "DORP" bereikt werd.

Omstreeks 16.00 uur kwam een controleur met het eigenaardige nieuws dat er een gekoppeld PCC-tramstel naar Zwijndrecht zou komen. Reden om zeker te blijven. Een reserve trambestuurder in Hoboken diende met PCC's 7124 + 7079 uit te rijden naar het Sportpaleis, omdat de tennisfinale gedaan was. Het gekoppeld stel was vrij snel gevuld en de trambestuurder reed zelfs door tot het eindpunt in Melsele met lijnfilm "3 : LINKEROEVER". Het was de eerste maal dat er een gekoppeld



Zwijndrecht / Melsele-Krijgsbaan, 16 februari 2002. De eerste tram in reizigersdienst — LVT 7208 — met mevrouw Nicole Vos. Foto : Alain Janmart.

tramstel in reizigersdienst werd ingezet naar Zwijndrecht. Uiteraard heb ik aan die controleur gevraagd of het mogelijk was om een allereerste parallel te mogen fotograferen van een "Hermelijn" naast een tramstel met twee PCC's. Geen bezwaar en dus kon ik deze uiterst geslaagde foto maken, ondanks het vrij late uur van de namiddag.

Op woensdag 20 maart was er alweer een reden om tevreden te zijn. Aan het eindpunt in Merksem stond er een gekoppeld tramstel met de PCC's 7061 + 7088 om als "RIJSCHOOL" naar Zwijndrecht te rijden. De trambestuurders in opleiding zouden die rit verzekeren met reizigers. Alweer een gekoppeld stel met lijnfilm "3 - LINKEROEVER" en bestemming "ZWIJNDRECHT". Het gekoppeld tramstel reed slechts éénmaal naar Zwijndrecht om nadien met film "SPORTPALEIS - LUCHTBAL" terug naar "Punt-aan-De-Lijn" te rijden.

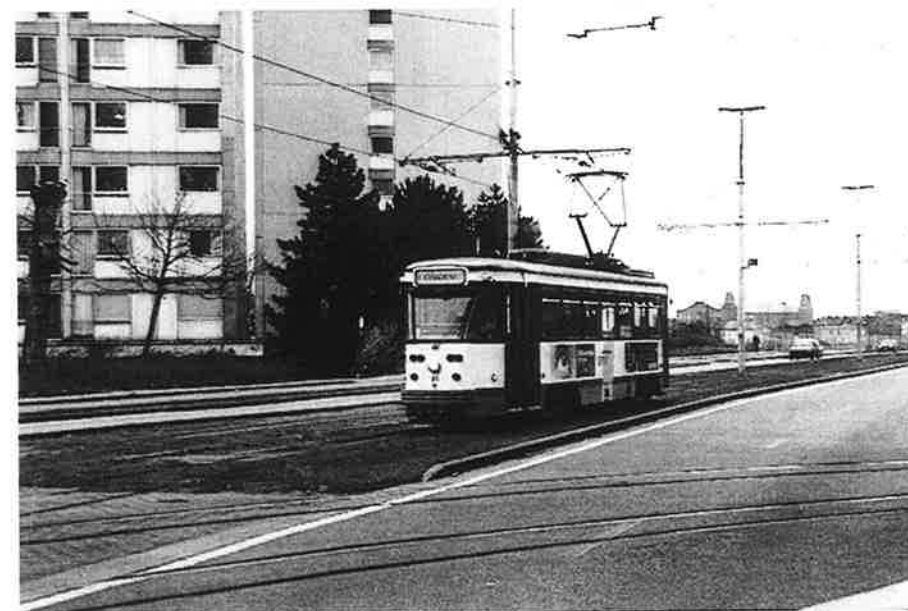
Op maandag 4 maart 2002 scheen de zon en was het weer vrij goed. Toevallig nam ik een paar foto's van de werken aan de bovenleiding tussen de "Keizershoek" en het huidige eindpunt van lijn "3". De verantwoordelijke van de werkwagen wist mij te vertellen dat er zeker twee enkele PCC's dienst deden op lijn 3 naar Zwijndrecht. Onmiddellijk reed ik naar het V. Roosensplein om aldaar de twee enkele PCC's na elkaar te zien aankomen. Het waren PCC 7079 en 7074; twee volgnummers achter elkaar. Meteen werd er per PCC naar Zwijndrecht gereden. Onderweg werden er nog eens twee enkele PCC's opgemerkt met een interval met "Hermelijnen".

Voor de namiddagspits reed er een gekoppeld tramstel uit (PCC's 7136 + 7132) met volgnummer "19". Normaal ook een "Hermelijn", maar gezien de omstandighe-

Foto boven : Eindpunt in Melsele met een parallel. De gekoppelde PCC's 7124 + 7079 naast een "Hermelijn" 7211 op zondagnamiddag 17 februari 2002. Foto : Alain Janmart.

Foto midden : Zwijndrecht-Dorp/kerk, 4 maart 2002. PCC 7072 verlaat de halte en rijdt naar Melsele. Rechts LVT 7207 die naar Merksem rijdt). Foto : Alain Janmart.

Foto onder : Gent-Rabot, 14 maart 2002. P.C.C. 46 rijdt op het tegenspoor met lijnfilm "EXTRA DIENST" als gevolg van de wegbelemmering aan de Muidebrug. De tram komt van de Muidebrug en rijdt op het tegenspoor. Foto : Alain Janmart.



den was dit het enige gekoppeld tramstel en vier "enkele" trams. Een onwaarschijnlijk, maar : werkelijk beeld.

Tot zover het nieuws van de successtramlijn "3" naar Melsele-Krijgsbaan.

A.J.

OOST-VLAANDEREN

• Boerenbetoging in Gent

Op woensdag 14 maart was het weer regenachtig en winderig in het Gentse. Samen met Henri Janssens, trambestuurder op lijn 12, was ik op uitstap op het Gentse tramnet. Al vrij snel konden wij vaststellen dat het tram- en autobusverkeer niet volgens de normale reiswegen reed. Een boerenbetoging met tractoren bezette verschillende strategische kruispunten, ronde punten en belangrijke invalswegen in en rond het Gentse. Meteen werd het ons duidelijk dat ook het tramverkeer moeilijkheden zou ondervinden van de verschillende opstoppingen aan verschillende kruispunten.

Tramlijn 40 ondervond hinder aan de Muidebrug en aan de St.-Lievensbrug (naar MOSCOU) waardoor er een pendel moest worden ingelegd tussen het Rabot en de Tolpoort.

Gedurende anderhalf uur pendelde PCC 46 met film "EXTRA DIENST" op het tegenspoor richting "TOLPOORT". De overige trams van lijn 40 reden via de Rabotstraat en het Gravenkasteel naar de Korenmarkt en verder naar het Zuid. Daar werd hen een andere reisweg opgelegd, omdat het onmogelijk was om naar "MOSCOU" verder te rijden. De lijn 40 diende naar de "STELPLAATS" te rijden, langs de reisweg van tramlijnen 21 en 22.

Aan het gerechtshof moesten de lijnen 1 en 10 het dienstspoor nemen om terug naar het station te rijden, omdat er problemen waren aan het kruispunt van de Kortrijkse steenweg en de Ijzeraan. Daar blokkeerden enkele tractoren gedurende een half uur de doorsteek van de trams. Ondanks het slechte weer, toch een zeer geslaagde uitstap.

• Voorstelling vernieuwde kusttram

Op zaterdag 27 april 2002 werd er onder grote publieke belangstelling en de aanwezigheid van de heer minister Steve Stevaert, mevrouw de directeur-generaal Ingrid Lieten, haar voorganger de heer Van Wesemael en de burgemeester en het schepencollege van de stad Oostende, de vernieuwde kusttram voorgesteld.

De genodigden maakten vanuit de werkplaats Oostende een rondje met de 6009. Dit is de eerste van



Gent-gerechtshof, 14 maart 2002. Een Hermelijn op lijn 22 kruist een PCC. Foto : Alain Janmart.

een reeks trams die worden uitgerust met een middenbak met lage vloer. Deze middenbak is ruim één meter langer dan het reeds enkele jaren geleden geplaatste tussenstuk. Ook het bestaande interieur van de tram werd gemoderniseerd. De zitjes werden vernieuwd en er kwamen klaptitjes in de middenbak. De tram werd tevens meer toegankelijk gemaakt voor rolstoelgebruikers.

Ook de bestuurderscabine werd aangepast. De trambestuurder kan nu van airco genieten, iets wat aan onze kust geen overbodige luxe is. Het uiterlijk van de trams werd ook gewijzigd. Naast nog maar eens andere verlichtingsarmaturen, valt vooral de uit kunststof vervaardigde neus op. Deze bestaat uit

hetzelfde materiaal als reeds in gebruik bij de Hermelijnen.

A.J.

• Ritten met motorwagen S 9123

Tijdens het week-end van 4 en 5 mei, en zaterdag 11 mei, werden er op het kusttramnet ritten met het aldaar aanwezige museummaterieel georganiseerd met ondermeer motorwagen type S 9123.

Deze motorwagen begon zijn loopbaan in 1957 in het Gentse en was aanvankelijk uitgerust met een Pieperrem, en was daardoor anders dan zijn soortgenoten in de rest van het land.

In 1960 muteerde men deze tram naar het net van Henegouwen. Hier werden enkele verbouwingen uitgevoerd. Zo verving men de Pieper-



Een algemeen beeld van de vernieuwde en verlengde 6009 aan de Oostendse werkplaats. 27 april 2002. Foto : Alain Janmart.

rem door de Westinghouse-bereming, werden er klaptreden aangebracht ten behoeve van het profiel van de semi-metro te Charlcroi, de zijspiegels werden vervangen door busspiegels, een ander type van ruitwissers gemonteerd en werd de Siemens-panto vervangen door een stroomafnemer van het type Stemmann.

In 1976 werd deze wagen vernummerd naar 9123

Qua interieur bleven de ontvangersposten bewaard, hoewel dit rijtuig ook voor éénmansbediening werd uitgerust. De zitplaatsen over de ontvangersposten werden weggenomen om meer staanplaatsen te bekomen.

Op 25 april 1990 werd deze wagen overgebracht naar de stelplaats Knokke, waar hij door de museumtramvereniging TTO een grondige opknapeurt kreeg.

De klaptreden zijn verdwenen, doch de karakteristieke 'snor' als kenmerk voor de semi-metro exploitatie is blijven staan.

• Restauratie tramstation De Haan-Klemskerke

Eén van de meest gekende monumenten in De Haan-Klemskerke is ongetwijfeld het tramstation van deze kustgemeente.

Het 100 jaar oude tramstation staat in de steigers en krijgt momenteel een flinke restauratie- en renovatiebeurt.

De grondige aanpak van het gebouw kost 178.500 euro.

Het gemeentebestuur hoeft dit bedrag niet helemaal zelf op te hoesten. Tachtig procent wordt betaald met subsidies van het Vlaams Gewest en het Provinciebestuur. De werken moeten tegen de zomer voltooid zijn.

• Busverbinding voor Sint-Idesbald

Sinds 1 maart hebben de 3.000 inwoners van de Koksijdse deelgemeente Sint-Idesbald nu ook een busverbinding met de stad Veurne. De bus rijdt twee maal per dag, uiteraard heen en terug tussen Sint-Idesbald en Veurne.

Deze busverbinding wordt volledig gratis aangeboden en dit dankzij de financiële inspanning van het lokaal gemeentebestuur. Om dit mogelijk te maken investeerde men 49.455 euro.

• Gratis openbaar vervoer voor 60-plussers

Oostende was mede van de eerste Vlaamse steden die gratis openbaar vervoer met De Lijn aanbood aan haar 65-plussers.

De Vlaamse Overheid besliste twee jaar geleden om dat gratis openbaar vervoer uit te breiden tot alle Vlaamse 65-plussers.



Hoog boven de Maasvlei rijdt de TEC 5 180 zijn laatste kilometers in het Luikse. 13 april 2002. Foto : Luc Couscheir.

In navolging van de gemeente Bredene, biedt het Oostendse stadsbestuur vanaf dit jaar ook aan zijn 60-plussers gratis openbaar vervoer aan.

In de loop van deze week kregen ruim 5.000 Oostendenaars hun gratis netabonnement van De Lijn, dat geldig is vanaf 1 maart 2002.

• Wijziging doortocht tram in Middelkerke

De doortocht van Middelkerke zal volgend jaar wijzigingen ondergaan.

Zo staat de volledige vernieuwing van de Leopoldlaan op het programma en komt er eveneens een wijziging in het verkeerscirculatieplan door deze gemeente.

Door het invoeren van éénrichtingsverkeer voor het autoverkeer (in de richting van Westende-Bad) rijdt de tram samen met het overige wegverkeer op het tramspoor. Het tramverkeer richting Oostende geschiedt op een eigen bedding voor de tram.

De eerste fase van de werken vanen aan in september 2002.

• Nieuwe belbussen

Sinds 1 februari richt VVM/De Lijn de Belbuservice in voor de inwoners van de (deel)gemeenten Eernegem, Ichtegem, Bekegem, Koekelare, Zande, Bovekerke en Moere in.

De speciale 'markt'-bus die op dinsdag de bewoners van Koekelare van en naar de openbare markt brengt, werd vanaf 5 februari vervangen door deze Belbus.

Op dinsdag — marktdag — kan men in het Belbusgebied gratis heen en terug met de Belbus naar Koekelare reizen.

Eveneens sinds 1 februari 2002

kunnen de inwoners van de (deel)gemeenten Westrozebeke, Gits, Hooglede, Oostnieuwkerke en Staden gebruik maken van de Belbus-service

E.G.

TEC

• Afscheid van oude schildering

Op zaterdag 13 april werd in samenwerking met Tram 2000 een grandioze afscheidsrit gehouden in de omgeving van Luik. Met de 180 (voor ons nog speciaal enkele dagen in dienst gehouden), als laatste overlevende van de destijds eerste reeks A120 151-235, werd onder andere via de Place Saint Lambert richting Tilleur, Seraing, Stockay, de oude lijnen van de "Liege Seraing" en Amay gereden.

Aldaar werd aan het station aan de plaatselijke frituur het middagmaal genomen. De uitbater realiseerde die dag wellicht een record verkoop. Na de middag ging het richting stelplaats Jemeppe alwaar het gezelschap overstapte op de gelede AG280 nummer 739. Diverse lijnengedeelten in het industriegebied werden nog bereden waarna het terug richting Liège centrum ging. Er werden reeds diverse plannen gesmeed voor een aantal volgende autobusuitstappen. Met dank aan Walter Ceulemans voor het voorbereidende werk en de organisatie.

L.C.

Verenigingsnieuws

1. MAANDELIJKSE PROJECTIEAVONDEN

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

28 juni 2002 : **Varia** (Herman Suys). Diverse recente beelden van het trein- en tramgebeuren.

26 juli : **Praatavond**.

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

Brussel (20.00 uur, vergaderzaal Anneessens, ingang Fontainasplein)

10 mei 2002 : **De Köln-Bonner Eisenbahn** (Luc De Coster). Dia's van begin 80-er jaren toen de KBE-lijnen werden opgenomen in de tramnetten van Keulen en Bonn.

14 juni 2002 : **Fotokijkavond**.

Juli en augustus : geen vergaderingen.

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

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

2. UITSTAP, 29 juni 2002

Afscheidsrit met de Limburgse LAG-bussen, vanuit Hasselt naar Lanaken en Maaseik

Vertrek : station Hasselt, 10.00 uur.

Middagpauze voorzien met gelegenheid voor een snack.

Terugkomst : 17.30

Prijs : 15 euro, ter plaatse te betalen

Voor bevestiging van de gegevens van deze uitstap, gelieve ná 10 juni te bellen naar Bob Boogaerts, op GSM 0479/911325.

3. VERSLAG VAN DE ALGEMENE LEDENVERGADERING, LEUVEN 16 MAART 2002

Aantal deelnemers : 15

Aantal volmachten : 8

De deelnemers ontvingen voor het begin van de vergadering een kopie van de agenda, van het verslag van de secretaris, van het kasverslag en het budgetvoorstel. De voorzitter heette alle aanwezigen welkom en dankte De Lijn voor het ter beschikking stellen van de zaal.

1. Verslag van de vorige ledenvergadering

Het verslag van de algemene ledenvergadering van 17 maart 2001, dat werd gepubliceerd in Rail-Revue 01/2, wordt door de vergadering goedgekeurd.

2. Verslag van de activiteiten in 2001
De uitgave van 4 nummers van Rail-Revue werd toegelicht, alsook de maandelijkse vergaderingen in Antwerpen en Brussel. Er wordt kort verslag uitgebracht van de uitstap naar Antwerpen-Noord op 17 maart, met bezoek aan de bundel Berendrecht, het seinhuis en de nieuwe tractiewerkplaats, het bezoek aan de werken van Antwerpen Centraal op 16 juni, de uitstap naar Parijs op 21 juli en de tentoonstellingstram 25 jaar Vebov op 29 december. Deze tentoonstelling zal herhaald worden ter gelegenheid van de brocante op Groenenhoek (22-23 juni).

3. Jaarverslag van de secretaris

De secretaris heeft de lijst van secretariaatsactiviteiten samengebracht in de documenten voor de jaarvergadering. Eind 2001 had de vereniging 319 leden, te weten 313 hernieuwd vanuit 2000, 2 hernieuwde lidmaatschappen en 5 nieuwe; één overlijden. Het ledenaantal voor 2002 is, volgens de stand van de betalingen op 11 maart : 305 leden; hiervan 304 vanuit 2001 en 1 nieuw. De

nationaliteitsverdeling is : 277 in België, 24 in Nederland, 4 in andere landen.

4. Kasverslag

Het kasverslag over het kalenderjaar 2001 wordt voorgelezen en door de voorzitter toegelicht.

Er waren 63.706 Bfr inkomsten van lidgelden '01 en 14.470 Bfr voor '02; 8.839 Bfr van interest; 2844 Bfr verkoop tramgids 1999, 29.828 Bfr verkoop Rail-Revue, 8600 Bfr gift. De uitgaven voor tijdschrift, secretariaat en Febelrail waren 245.777 Bfr, 15.832 Bfr en 2.480 Bfr, bankkosten 1306 Bfr. De uitstappen gaven een positief saldo van 6.755 Bfr, diversen een tekort van 12.454 Bfr.

Op 31.12.01 was de stand van de rekeningen 442.084 Bfr en waren er nog te ontvangen betalingen voor 3.281 Bfr, samen 445.365 Bfr. Dit bedrag wordt opgesplitst in: 14.470 Bfr reeds ontvangen lidgelden voor 2002, 42.176 Bfr te ontvangen facturen en 388.719 Bfr eigen vermogen van de vereniging.

5. Verslag van de kascommissie

De leden van de kascommissie hebben het kasverslag nagezien en keuren dit goed, zonder opmerkingen.

6. Verkiezing van de kascommissie 2001

De huidige kascommissie bestaat uit de heren Gustaaf Timmermans en Alain Janmart (uittredend). Deze laatste stelt zich herkiesbaar en hij wordt door de vergadering unaniem verkozen.

7. Bespreking van het tijdschrift

Volgende punten worden aangehaald :

- in het nummer 02/1 werd een proef gedaan met een bladzijde kleurfoto's midden in het blad; zij heeft echter een meerkost veroorzaakt van 19.000 Bfr, bovenop de normale kost van 26.000 tot 27.000 Bfr. Belangrijk aandeel in de meerkost is het manueel inbrengen van het middenblad. Indien nog eens extra kleurenfoto's worden gebruikt zullen ze op de binnenkant van de kaft komen om de kosten te beperken;
- het aantal redactieleden is thans erg beperkt; ook bestaat er vraag naar meer niet-Antwerpse artikels; dit zijn actiepunten voor het bestuur;
- gevraagd werd om voortaan de witte ruimten te vermijden; hiertoe zal een voorraad gehouden worden van gescande foto's;
- felicitaties werden ontvangen vanwege De Lijn voor het Pérot-artikel.

8. Verkiezing van het bestuur

Het Vebov-bestuur dient statutair elk jaar voor één derde hernieuwd te worden. Dit jaar zijn de heren L. Couscheir en M. De Schutter uittredend, beiden stellen zich herkiesbaar. De vergadering stelt unaniem dat een geheime stemming niet nodig is en herverkiest beiden met een applaus.

De Heer R. De Landtsheer meldt dat hij zich actief wenst te blijven inzetten tot het ogenblik dat zijn opleiding bestuurder start.

9. Voorziene activiteiten

De kalenders voor de diavoorstellingen zijn thans ingevuld tot aan de zomervakantie. Het jaaroverzicht, gepresenteerd in januari in Antwerpen, komt zeker in aanmerking voor herhaling, wat toegezegd wordt.

Reeds voorziene uitstappen zijn op 16 maart het bezoek aan de TGV-werken in de omgeving van Leuven en op 13



Op 27 februari 2002 wacht LAG 5987 te Hasselt om zijn dienst aan te vatten op lijn 180. Foto : Luc Couscheir.

april een rit met de laatste bussen in STIL-kleuren in Luik.

Enkele niet-Vebov organisaties worden ondersteund : op 10 mei een oldtimer tref-fen in Lommel (Staf Cars), een rit met de laatste LAG-bussen waarschijnlijk midden juni, de brocante Groenenhoek in juni, op 8 september de Vlatam-tramstoot ter gelegenheid van 100 jaar elektrische tram in Antwerpen. De rit met een historische tram in Antwerpen zal naar 2003 moeten verschoven worden omdat de wagens pas dan worden vrijgegeven voor exploitatie.

Verder worden suggesties gedaan voor : een elektromechanische PCC te bewaren in de nieuwe museumstalling; een rit op nieuwe lijngedeelten ter gelegenheid van de opening van Keizershoek; een rit met

de laatste gelede bussen van Sint-Niklaas en een bezoek aan Goes-Borsele.

10. Budget 2002

De voorziene inkomsten (lidgelden + verkoop publicaties + rente + uitstappen) bedragen 6.600 euro. Het uitgavenbudget bedraagt 5.180 euro voor het tijdschrift, 685 euro voor secretariaatskosten, 85 euro voor Febelrail en Morop, 165 euro voor uitstappen, 165 euro voor diversen, totaal 6280 euro.

11. Vaststelling van de lidmaatschapsbijdrage 2003

Goedgekeurd wordt het maximum voor het lidgeld op 20 euro te behouden, plus bijkomend de kosten voor verzending naar het buitenland, en bijkomend 1 euro voor laatbetalers.

12. Rondvraag

- het domein voor de website is gereserveerd
- er is vraag naar een documentatiecentrum; dit wordt gekoppeld aan een vraag om in de toekomst de Antwerpse bijeenkomsten in het museum te houden; de voorzitter informeert naar de haalbaarheid van dergelijke samenwerking met Vlatam
- een bezoek aan PAL? Actie bestuur
- het uitgeven van een tekening van een tram om kinderen te laten inkleuren : actie bestuur
- het aankopen van een LCD-projector : nog even wachten tot die goedkoper is, tijdtewijl projectoren gebruiken die kunnen geleend worden op het werk.

Lezersforum

Geachte heer,
Schitterend, vooral de analyse en schema's van de tragedie te Pécrot.
Doe zo voort,

R. Ruwisch

Geachte heer,
Met veel belangstelling heb ik in het laatst verschenen nummer van RR het zeer goed gedocumenteerde artikel van Erik Heylen gelezen over de treinramp van Pécrot. Deze treinramp heeft mij erg aangegrepen omdat ik een uur na de ramp de trein van Leuven naar Sint-Joris-Weert moest nemen en ik in de vervangingsbus de eerste berichten erover te horen kreeg van de treinbegeleider. Enkele dagen nadien ben ik zelf in het station van Waver gaan kijken naar de configuratie van de sporen en de seinen, en ik heb met interesse deelgenomen aan de discussie over de treinramp in de internetnieuwsgroep fido.belg.trains, waaraan o.m. verscheidene NMBS-treinbestuurders meewerken.

Het artikel legt haarfijn uit wat er technisch allemaal gebeurd is en hoe de seinen en de overwegen hebben gefunctioneerd. Over het vertrek van de trein schrijft EH : "We moeten aannemen dat de machinist van stel 709 zijn vertreksein F4 niet kon zien vanuit zijn enge stuurpost. Indien zijn trein een stuurpost over de volle breedte had gehad, zou de kans op het niet kunnen waarnemen van het vertreksein al heel miniem zijn geweest". Dat is nog maar de vraag, want ik heb gehoord/gelezen dat de trein bij het binnenrijden van het station Waver niet helemaal voorbij het sein F4 was gereden, en dat de kop van de trein zich bij het vertrek richting Leuven dus stroomafwaarts van het sein F4 bevond... Maar de meest intrigerende vraag — die in het artikel buiten beschouwing wordt gelaten — is volgens mij : waarom is de treinbestuurder van de ramp trein zomaar uit het station Waver vertrokken, zonder vertrekbevel en zonder een veilig sein te (kunnen) zien? In Waver moest de trein van rijrichting veranderen en onder een nieuw treinumnummer vertrekken. Volgens het NMBS-reglement is zoiets een 'nieuwe start' dwz. dat de trein in het regime

"kleine beweging" moet rijden tot aan het eerste sein. Bovendien was het een 'lege' rit tot Sint-Joris-Weert maar onder begeleiding van een treinbegeleider, en in dat geval moet bij het vertrek normaal gesproken de IOT/AVG-installatie bediend worden. Hoe heeft de bestuurder al deze procedures over het hoofd kunnen zien? Verkeerde hij in de waan dat hij uit een onbewaakte stopplaats vertrok en dat het sluiten van de deuren door de treinbegeleidster volstond als signaal om zijn trein op gang te brengen?

Ik begrijp wel dat deze vraag in het artikel buiten beschouwing wordt gelaten : uit respect voor de slachtoffers en omdat de auteur in geen geval beschuldigingen naar de betrokken personen wil uiten. Ik wil evenmin iemand beschuldigen, ook de treinbestuurder niet. Ik wil alleen maar trachten te begrijpen wat er in het hoofd van de arme man is omgegaan toen hij op die bewuste dinsdagmorgen (niet maandag, zoals in het artikel staat) 27 maart om 8.40 uur zijn trein in Waver op gang bracht...

Met vriendelijke groeten,

Paul Kevers
Nieuwkerken-Waas

Bedankt voor de positieve reacties van U en van enkele andere lezers. Het vertrek van treinstel 709 op die bewuste 27 maart 2001, speelt inderdaad een sleutelrol in het hele gebeuren. Helaas kan de treinbestuurder van stel 709 zijn versie van de feiten niet meer kenbaar maken, laat staan verdedigen. Ik heb zelf ook een aantal mogelijke verklaringen, waarom toch vertrokken is vanuit het station van Waver. Enkele van deze theorieën zijn zeer menselijk en aanneembaar, maar in het artikel bleef ik zo veel mogelijk bij de gekende feiten. In het bijzonder het al dan niet stroomafwaarts staan ten opzichte van het sein F4 is een niet officieel bevestigd gegeven. In het voorwoord heb ik duidelijk gesteld dat het artikel niet de bedoeling had om de schuldvraag van de betrokken personen aan te duiden. Het onderzoek door het parket is nog steeds gaande zodat ons oordeel, suggesties en mogelijke theorieën voor mij ongepast en gevaarlijk zijn voor de betrokken personen en het verdere onderzoek. Wel kan met mij rechtstreeks contact opgenomen worden, om de dingen

verder uit te praten, hetzij via E-mail : Erik.Heylen@antwerpen.be, hetzij telefonisch op 03/322.54.10 liefst 's avonds.

Een tweede leven voor autobussen.

Lezer Jan Dingemans ontdekte enkele maanden terug op de luchthaven van Oostende enkele autobussen die instaan voor de transfers van de reizigers tussen de vertrekhal en de vliegtuigen.

Volgende autobussen werden teruggevonden :

Met nummer 250 en naam "Blinki", een Jonckheere, de 3.510 van de TEC Hainaut, voorheen NMVB 5765, een gelede AG280. De 251 "Tinki" was de 5542 en de 252 "Po" de 5598, beiden A120 van De Lijn West-Vlaanderen.

Op het luchthaventerrein staat nog een andere autobus waarvan het nummer onbekend is.

Antwerpse tramgebeuren in de jaren '30

Op de oproep in RR 2002/1 van Jacques Cohn, in verband met het Antwerpse tramgebeuren in de jaren '30 mochten we diverse reacties ontvangen. De redactie is hiermee blij verrast en het is tevens een blijk van appreciatie voor het werk dat door de auteur iedere keer wordt verricht. De Heer van Appeven schrijft : "Herinneringen aan de TAO. Zeker verder gaan met Uw reeks, gewoon zeer goed en zeer interessant. Veel succes verder."

De Heer Lemense schrijft :

"Voor wat mij betreft steeds interesse voor de periode van 1920 tot 1960. Ze maken mij jonger."

De Heer Van Impe schrijft : (ingekort)

"Persoonlijk ben ik wild enthousiast voor dit initiatief en hoop dat vele andere leden de heer Cohn bij zijn aanbod zullen willen steunen. Inderdaad. Over het na de oorlog bestaande of uitgekomen materieel bestaan er gelukkig overblijfsels en documentatie. Spijtig genoeg is dit niet steeds het geval, bijvoorbeeld over de misschien beruchte maar toch wel heel speciale "Raabjes" reeks 231-250 of "Vicinal Anversoï" rijtuigen in NMVB uitvoering. Om niet te spreken over de eigen Minerva autobussen, die waarschijnlijk het (oorlogs)lot ondergaan hebben van hun tijdgenoten?

Met veel dank aan de redactie en de Heer Jacques Cohn. Hoogachtend.



De sproeiwagen 8037 van De Lijn Antwerpen op 10 april 2002 op de Vlle olympiadelaan. Foto : Luc Couscheir.



10 gelede Jonckheere autobussen vertrokken vanuit Antwerpen richting Kingston, Jamaica. Kaai 311 op 27 maart 2002. Foto : Luc Couscheir.



PCC 7054 brengt 100 jaar elektrische tram onder de aandacht van de Antwerpenaar. Zuidstation 6 april 2002. Foto : Luc Couscheir.



Op 13 april 2002 nam VeBOV afscheid van de STIL kleuren met een rit in Liège en omgeving. Foto : Luc Couscheir.