

RAIL-REVUE

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



Achttiende jaar - Nr. 2
Apr. - Mei. - Jun. 2003
ISSN 0773-0713
Afgiftekantoor : 2610 Wilrijk 1
P208887

De eerste NMVB-bussen

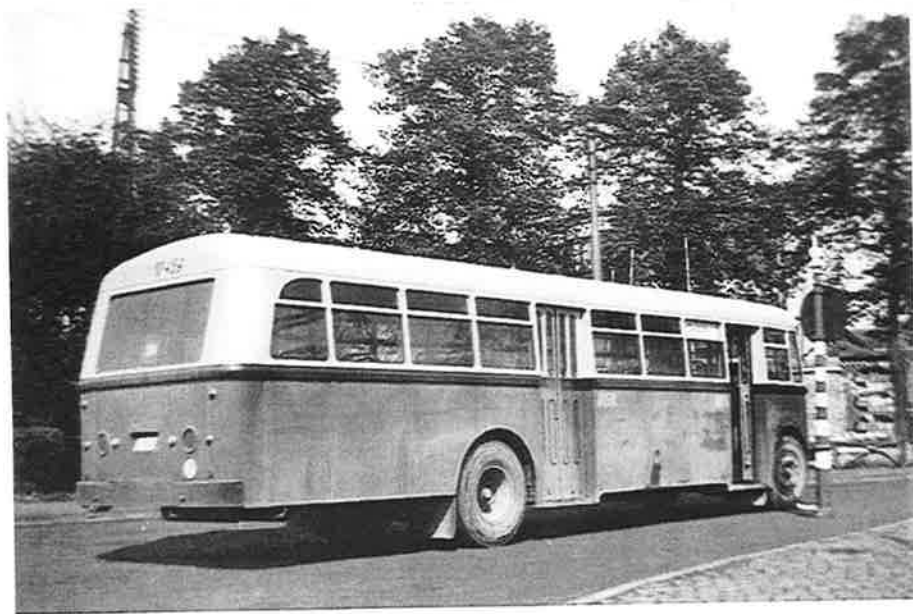
Deel 1 : AB. 111 tot AB. 500
Tekst en foto's : Jacques Cohn

Mijn oprechte dank gaat vooreerst naar de heer Luc Couscheir, die mij met de opgave van bouwjaren, onderstellen, motoren en koetswerken uitstekend heeft geholpen.

Het ligt niet in mijn bedoeling het NMVB-wagenpark uitvoerig te beschrijven, maar gewoon enkele oude opnamen te voorschijn te halen. Voor de senioren onder ons : het was de "goede oude tijd", toen in de jaren 1948-1955 de eerste naoorlogse bussen op het toneel verschenen, aanvankelijk nog in het crèmekleurig jasje van de Buurtspoorwegen, doch kort nadien in de nieuwe crème/rode livrei. Ze kwamen, tot ons groot verdriet, als vervangers van de eerste opgeheven elektrische tram- of AR-lijnen, zowel op stadsnetten (Brugge, Leuven, Mechelen, Tournai, Namur) als op talrijke geïsoleerde AR-lijnen (o.m. in de Ardennen) of op minder drukke AR-lijnen in de Kempen, Limburg, Oost- en West-Vlaanderen. Ik stel de foto's voor in de nummervolgorde van de NMVB, dus niet chronologisch. De afbeeldingen van AB. 217 en AB. 301 zijn afdrucken van oude prentkaarten uit mijn archief. Alle andere foto's heb ik destijds, tijdens mijn beroepsverplaatsingen, zelf kunnen maken. Ik heb toen, en dat betreur ik nu, alleen aandacht aan de NMVB besteed en de pachters buiten beschouwing gelaten.

Bij elk type vermeld ik de plaatsen waar ik toen (eind jaren '40, begin '50) de bussen heb ontmoet. Deze opmerkingen steunen dus niet op eventuele NMVB-lijsten, maar op eigen waarnemingen.

Die toen nieuwe bussen waren meestal van lijnfilms voorzien die



INHOUD VAN DIT NUMMER

De eerste NMVB-bussen	2
Adieu type S-Oostende	7
Rail-Actueel	12
Verenigingsnieuws	22
Lezersforum	23

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

Locomotief 1601 verlaat het station van Brussel-Zuid met een IC naar Koln. Deze loc heeft de grijs-gele schildering met Marklin logo. Brussel-Zuid 8 april 1996. Foto : Alain Janmart.

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. Reageren kan op het adres van de verantwoordelijke uitgever of per email : info@vebov.be **Overname van gegevens** is toegestaan mits bronvermelding. **Reproductie van artikels** (al dan niet in vertaling) en van **illustraties** slechts mits schriftelijke toestemming van de auteur en/of van de uitgever. **Inzenders** blijven verantwoordelijk voor de door hen ingezonden artikels.

gewoonlijk — behalve bij de stadsbussen — wit op zwart de bestemming vermeldden, zonder lijnnummer. Hier toch enkele van de (weinige) uitzonderingen :

- KORTRIJK – IZEGEM – ARDOOIE – ZWEVEZELE
zwart op wit
- KORTRIJK – IZEGEM – ARDOOIE – ROESELARE
zwart op wit
- ROESELARE – DIKSMUIDE
geel op donkerbruin
- BRUGGE – OOSTKAMP
zwart op wit
- BRUGGE – OOSTKAMP – ZWEVEZELE – TIELT
zwart op wit
- BRUGGE – ZEDELGEM – LEKE
geel op donkerbruin
- ST. NIKLAAS – DOEL
wit op rood

Een kleine anekdote tussendoor : de stadsbussen in Tournai filmde in het begin gewoonweg "Bus Urbain" (stadsbus), zonder enig lijnnummer en zonder bestemmingsaanduiding! Dit deed en doet mij denken aan de "beruchte" Nederlandse tram Zeist – Arnhem, die een kopbord droeg waarop niets anders was vermeld dan "TRAM".

Foto 1 : (bovenaan bladzijde 2) AB. 116 in april 1955 te Brugge. Reeks AB. 111-122, in dienst gesteld in 1949-50. Onderstel: Chevrolet, motor : Chevrolet, koetswerk: Jonckheere. Alle twaalf bussen reden op de Brugge stadslijnen.

Foto 2 : (midden bladzijde 2) AB. 160 te Tongeren aan het NMVB-station, mei 1954. De bovenleiding van de tramlijn naar Luik is nog aanwezig. Reeks AB. 124-173, in dienst gesteld in 1950-51 (Brossel, Leyland, Maes).

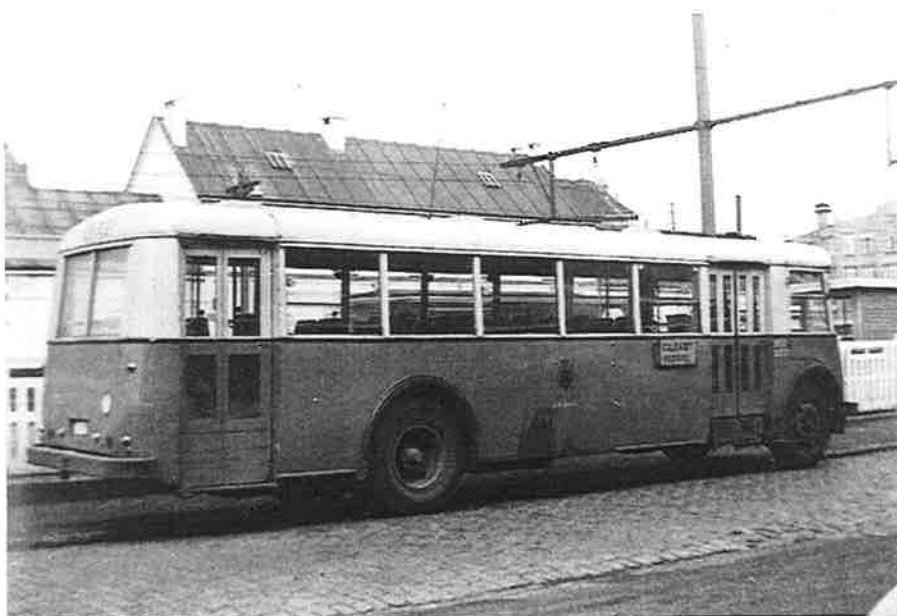
In 1952-53 noteerde ik in

- Luik : AB. 126, 141-143, 147, 151-153, 155-156, 159;
- Leopoldsburg, Bree, Maaseik : AB. 130, 160;
- de mijnstreek : AB. 166, 169;
- Hasselt en over heel Limburg : AB. 157, 161-162, 165, 167-171, 173;
- Mechelen : AB. 144-145;
- Tournai : AB. 131-132, 163-164.

Van hetzelfde type, reeks 174-193, koetswerk Jonckheere, zag ik in

- Namur : AB. 174-175;
- Hasselt en over heel Limburg : AB. 182-185, 189-193;
- de Ardennen : AB. 177-180, 186-187.

Afbeelding 3 : (bovenaan bladzijde 3) zeer leuke prentkaart met AB. 217, waarschijnlijk gefotografeerd in Neerpede rond 1930. Met behulp van een vergrootglas telde ik 38 kinderen en 3 volwassenen buiten de bus en 23 kinderen plus een dame binnenin, hetzij in totaal 65 personen voor dit



toch kleine busje. Er is zo te zien helemaal geen voordeur en de wijze van parkeren is alles behalve voorbeeldig. Onze AB. 217 heeft (op het dak!) nog een oude nummerplaat zonder letters, namelijk 103231. Reeks AB. 212-218, bouwjaar 1927, Bovy, Miesse (?), Ateliers Metallurgiques.

Foto 4 : (midden bladzijde 3) AB. 266 aan het spoorwegstation te Ukkel-Kalevoet, gereed voor vertrek naar Beersel, in juli 1955. Reeks AB. 253-272, in dienst 1946-47. Brossel, Leyland, D'Heure. Alle bussen werden in 1951-53 rond Brussel waargenomen. AB. 265 en AB. 269 reden vanuit Overijse, AB. 266 en 267 steeds op Ukkel - Alsemberg/Beersel. De AB. 258 en 261 waren crème geschilderd.



Foto 5 : (onderaan bladzijde 3) AB. 294 in juli 1955 te Luik St.-Gilles (stelplaats). De twee bussen AB. 293 en 294 werden in 1948 in dienst genomen en hebben steeds vanuit Luik gereden. Scania, Vabis, Jonckheere.

Afbeelding 6 : (bovenaan bladzijde 4) prentkaart met AB. 301 te Etterbeek, met een dakkoersbord "Etterbeek - Auderghem - Overijssche". Reeks AB. 301-303. Onderstel : Auto-Traction, koetswerk : Franco-Belge, in dienst gesteld 1925-26.

Foto 7 : (midden bladzijde 4) AB. 342 (crème) op het terrein van de voormalige werkplaats Het Rad (bij Brussel) in februari 1955. Reeks AB. 341-342, Miesse, Gardner, Vandénplas, in dienst 1934.



Foto 8 : Van 1946 tot 1948 kwamen vijf reeksen Chausson-bussen met hun zeer karakteristiek uiterlijk (het "varkensneusje" en de rekken op het dak) bij de NMVB in dienst, namelijk de AB. 347-376, AB. 454-463, AB. 484-486, AB. 487-488 en AB. 490-494. Foto 8 laat de AB. 375 zien te Hasselt stelplaats in mei 1955, met links een stukje van de beroemde draaistel-bw 19526, ex-AR. 283.

- Kriskras door Limburg, tot in Beringen, Maaseik en Bree heb ik de volgende autobussen zien rijden : AB. 358-59, 363-64, 370, 373-76, 454, 458, 462, 491-92.
- In Luik : AB. 486.
- In de Ardennen : AB. 347, 351, 356, 360, 362, 365, 367, 369, 455, 488.



Foto 9 : AB. 404 te Brussel in juli 1955. In dienst gesteld 1940. Reeks AB. 402-416, onderstel Brossel en koetswerk Ragheno.

- Te Overijse waargenomen (1953) : AB. 402, 405, 408.
- Te Brussel : AB. 404, 407, 409.

Foto 10 : AB. 420 te Oostende in november 1954. Reeks AB. 417-431, 1947-48, Guy, Gardner, Vrancken.

- Te Roeselare, Diksmuide, Ieper en Poperinge : AB. 417, 419-422, 424-425, 427-430.
- Brugge : AB. 418, 428, maar ook 420-422, 424, 427.
- Oostende : (1954) AB. 420 en 425.
- Gent : AB. 426.

AB. 420 was crème tijdens zijn verblijf in Diksmuide en Poperinge en werd later in crème-rood herschilderd.

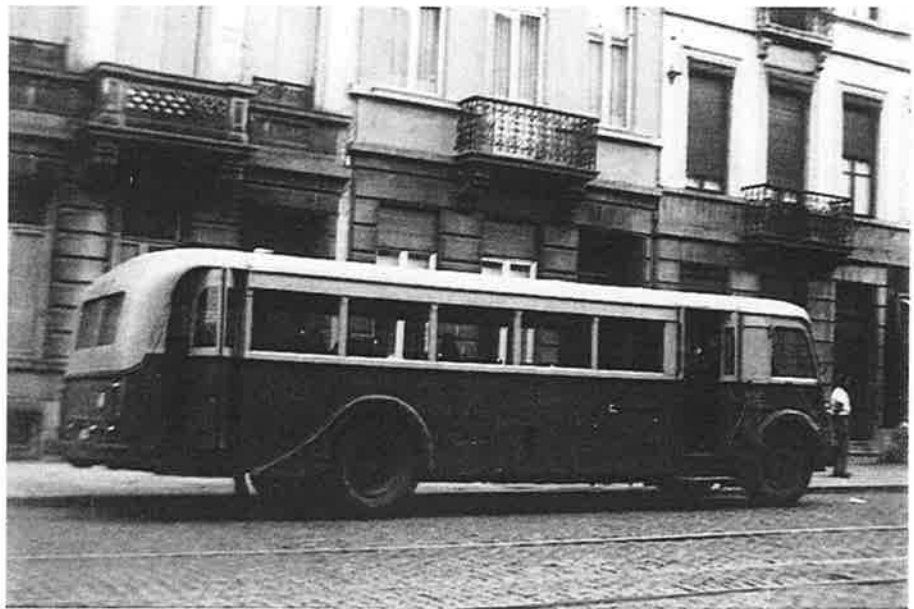


Foto 11 : AB. 440 vóór het station van Veurne in mei 1954. Het spoor van tramlijn 20 is nog in het wegdek aanwezig (lijn Veurne – De Panne). Reeks AB. 432-446, 1949, Guy, Gardner, Ragheno.

- Te Poperinge en Ieper : AB. 433, 435, 436, 441, 442 (crème).
 - Te Gent en Oudenaarde : AB. 439 en 443; in 1955 kwam daar de 436 bij.
 - Veurne : AB. 438, 440, 444, 445 (deze laatste ging naar Roeselare).
 - Ieper : AB. 446.
- AB. 442 ging in 1955 naar Menen.

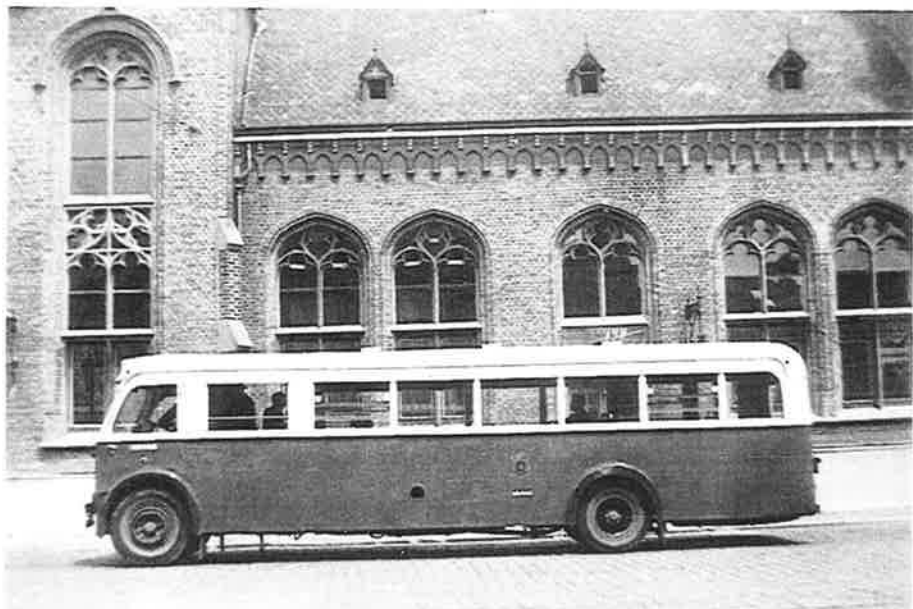
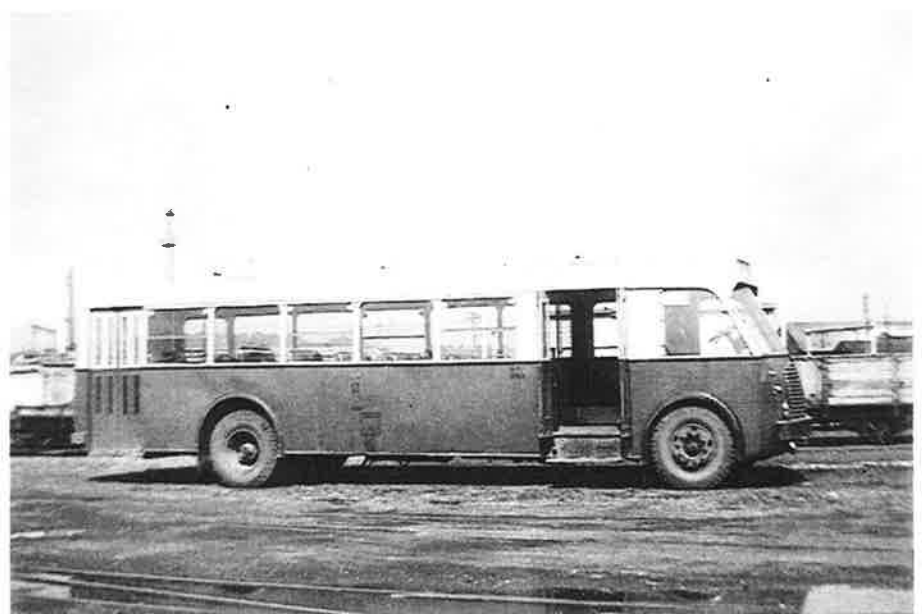


Foto 12 : AB. 467 vóór het oude station in Mechelen, juni 1955. Reeks AB. 464-483, 1948-49, Brossel, Leyland, D'Heure.

- Te Mechelen waargenomen (1953-54) : AB. 467-69, 480-81.
- Thuin : AB. 470.
- Mons : AB. 471, 478, 483.
- Charleroi : AB. 472.
- Quévy : AB. 476.

Foto 13 : AB. 489 te Marloie in augustus 1955. Eenling, gebouwd in 1949, onderstel Brossel, koetswerk D'Heure. In 1953 gezien te Beringen, in 1955 in de Ardennen.

Foto 14 : AB. 495 in maart 1957 in Brussel, op een schoolbusdienst. Reeks AB. 495-498, gebouwd 1956 (?), type stadsbus, vermoedelijk van een Vlaamse pachter overgenomen. Onderstel Otter, motor Gardner, koetswerk Jonckheere.



Reeds 20 jaar geleden :

Adieu type S-Oostende

INLEIDING

Op 31 augustus 2002 was het 20 jaar geleden dat de NMVB rijtuigen van het type S-Oostende, hun laatste kilometers aflegden in de normale reizigersdienst op de kusttramlijn Knokke – Oostende – De Panne.

Op 31 augustus 1982, werd na 26 jaar een punt gezet achter de exploitatie met deze karakteristieke motorrijtuigen van de kusttramlijn.

Getooid met een krans, reed SO 2014 zijn laatste slag van Oostende naar De Panne, om dan even na 13 uur voor de laatste maal het Kaaistation te Oostende binnen te rijden.

Dit motorrijtuig vervoegde de SO 2008, die eveneens in de morgen zijn laatste diensten had uitgevoerd.

Voor de motorrijtuigen SO 2014 en de SO 2028 werd een tweede leven weggelegd als museumtram.

Voor de ontwikkeling, oorsprong en levensloop van deze rijtuigen, dienen we ruim 50 jaar terug in de tijd te gaan toen de NMVB het rijtuig type N ontwikkelde.

DE ONTWIKKELING VAN HET TYPE N

Na de tweede wereldoorlog werd bij de NMVB gestreefd naar vernieuwing van het bestaande wagenpark, en diende dit samen met de uitbreiding van het elektrisch net, aangepast te worden aan de toenmalige normen gesteld aan het openbaar vervoer in die tijd.

De behoefte aan moderne rijtuigen als vervanger voor de twee-assers van voor 1920 werd omstreeks 1940 gevoeld. Het oude 2-assige materieel was bovendien sterk verouderd en verkeerde door oorlogshandelingen soms in slechte staat.

Door de oorlogsomstandigheden moest men zich beperken tot het ontwerp en de bouw van prototypes. Deze vertraging heeft er wel toe geleid dat het eindproduct veel moderner was dan wanneer de oorlog er niet was geweest, en de productie van de reeks 5 jaar eerder was gestart.

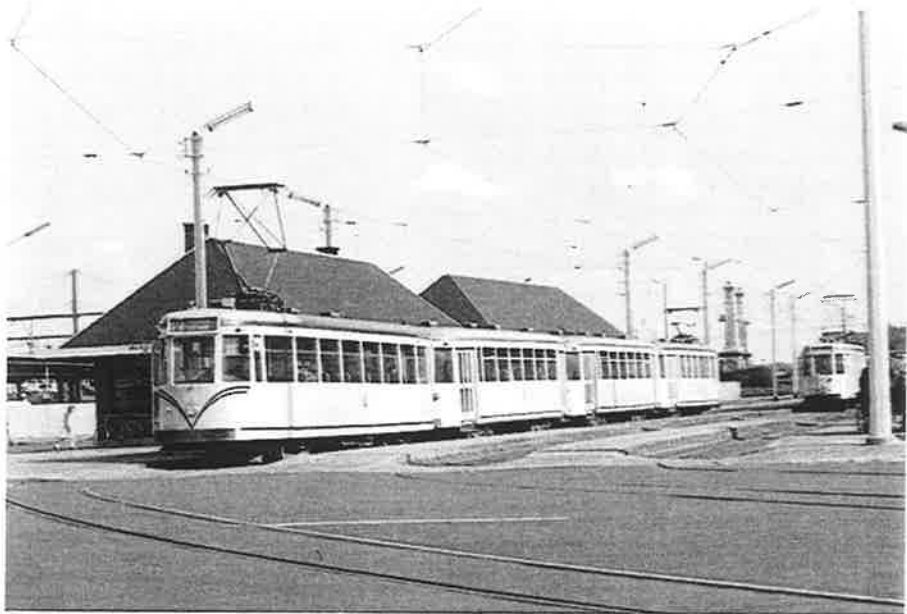
Er werd toen gezocht naar een geschikte vervanger. De Presidents-Conference-Committee-Car (PCC) was een naoorlogse politieke beslissing, en de Braine-Ie-Comte (BLC), was bedoeld als lichtgewicht materieel voor de lange interstedelijke lijnen, maar werd een mislukking.

Naast deze trams werd een nieuw soort rijtuig ontworpen onder de naam type N.

Deze laatste werd volledig door de NMVB zelf gebouwd en was een licht en snel bogerijtuig met een vervoervermogen van 110 reizigers, waarvan er 32 een zitplaats innamen, plus twee ontvangersplaatsen.

Dit type rijtuig werd vooral bestudeerd ter verbetering van het comfort en de veiligheid van reizigers en personeel.

Dit tweerichtings motorrijtuig werd opgevat voor intens vervoer in de stadsdiensten. Het werd eveneens ingezet tijdens de daluren op de interstedelijke lijnen.



Het Kaaistation te Oostende begin de jaren '70, met op de voorgrond een type S-Oostende met een sleep bijwagen(s) type ex-N. Actueel een compleet verdwenen stadsbeeld. Foto : Eddy Geuvels.

Vermelden we in het kort volgende karakteristieke constructie eigenschappen van de rijtuigkast.

Deze bestond uit een chassis van samengeklonken normale profielijzers in gewalst staal en een geraamte, eveneens vervaardigd uit normale profielijzers. Beiden waren met elkaar door middel van klinknagels verbonden wat tot de stevigheid van het geheel bijdroeg.

De mechanische onderdelen zoals de handrem, tractie, compressor, zandbakken, controllers zijn rechtstreeks vastgemaakt op het chassis.

De uitwendige bekleding van het geraamte, bestond uit gelaste aluminiumplaten van 2 mm dikte. De inwendige bekleding was uitgevoerd in platen uit bakeliet en aluminium.

De twee tractiemotoren opgehangen aan het chassis hebben een bestendig vermogen van 82 pk onder 600V. De aandrijving van de motoren gebeurde door middel van de klassieke controller met serie-parallelschakeling.

De beremming van deze wagens werd pneumatisch bediend door middel van een Westinghouse reminrichting. De bediening



Een motorwagen type S-Oostende, met bijwagen ex-type N en komende van De Panne, rijdt de Koningstraat te Oostende in. Foto : Eddy Geuvels.

van de remkraan was rechtstreeks en regelbaar, voor zowel het vastzetten als voor het lossen van de remmen.

De automatische vouwdeuren werden elektro-pneumatisch bewogen. De binnenverlichting geschiedde door middel van acht buislampen achter reflectors verscholen, gevoed door gelijkstroom 600V.

De verwarming, opgewekt door onder de zitplaatsen geïnstalleerde elektrische weerstanden, zet een vermogen van 4.500W om. De bestuurderspost werd ergonomisch ontwikkeld, en de begeleider beschikte over een opklapbare zitplaats. Een weerstand van 400W verwarmde deze stuurpost.

Het type N was niet ingericht om aanhangrijtuigen te trekken.

Het type N werd in diverse reeksen tussen 1949 en 1953 gebouwd en werden uitsluitend gebruikt voor de netten van Brussel, Leuven en Gent. Een project om de rijtuigen ook in te zetten op de lijn Spa – Verviers kwam te laat om de lijn te redden.

Hun oorspronkelijke inzet was te Brussel, later in beperkte mate ook in Gent, omdat daar het ook toen al licht vervoer de bijwagendienst op enkele lijnen overbodig maakte. Op de lijn B van Leuven kwam type N als een soort 'laatste redmiddel' nadat de inzet van de PCC en de BLC jammerlijk faalde. Het type N werd wel een succes, tot de NMBS de spoorlijn Brussel – Leuven elektrificeerde. Het type N werd oorspronkelijk ontwikkeld voor de Brusselse NMVB-lijn N, die het toenmalige Noord- en Zuidstation verbond via Scheut, en een zeer druk vervoer kende, waardoor de twee-assers niet meer voldeden. De BLC twee-assers waren 10 jaar oud toen men begon met de ontwikkeling van het type N. Tegen de tijd van de reeksbouw waren ze 20 jaar oud.

In die periode bestond immers de Noord-Zuid verbinding van de spoorwegen nog niet.

Deze motorrijtuigen waren zeer modern voor hun tijd. Ze vielen behoorlijk in de smaak van de reizigers en het personeel en kende een zeer groot succes.

Men besloot dan ook om ermee door te gaan om zo geleidelijk de oudere 2-assige stadstrams te vervangen.

Eveneens rond 1953 waren de houten Standaard-motorrijtuigen en kwarteeuwoud en dringend aan verbetering toe.

Een gewone verbouwing van deze rijtuigen bleek te duur te zijn en na het succes met het type N besloot de NMVB een volledige herbouw in dezelfde trend te bestuderen.

Deze studie wees uit dat de hierboven constructieprincipes en koetswerk van het type N behouden konden blijven. Enkel het middendeel van het chassis diende aangepast te worden om de Pennsylvania-motordraaistellen met open zwanenhalzen in te bouwen.

Dit schamelstel was uitgerust met een aslager uit een legering van brons en antimoni-um. Eveneens werden onderstellen en het grootste gedeelte van de elektrische uitrusting hergebruikt. In tegenstelling tot het type N, had het type S vier motoren ACEC/MTV 215/2 of SEM 503-motoren.



SO 9948 met de overbeken-de met dubbele sleeplat voorzien panto. Foto : Eddy Geuvels.

HET TYPE S

In september 1953 verliet het eerste type S de werkplaats Kuregem/Anderlecht en werd aan proefritten onderworpen en schonk hieraan volledige voldoening.

Het type S was geboren. Dit tramtype was uiterlijk herkenbaar aan de luchtslangen voor- en achteraan voor het remmen van de aanhangrijtuigen. Geleidelijk aan, tot in 1959 werden bijna alle houten standaard en een groot aantal metalen standaard rijtuigen

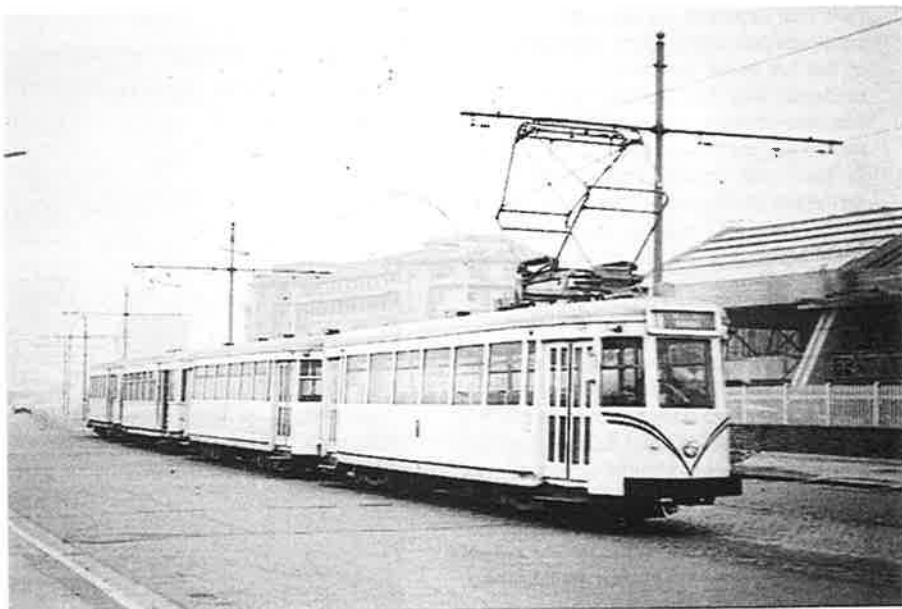
omgebouwd tot type S — in totaal 200 rijtuigen.

Ze deden dienst op bijna alle elektrische lijnen van het land.

Dit aantal omvatte eveneens twee speciale reeksen trams.

Een eerste speciale reeks werd gebouwd Specifiek aangepast voor de exploitatie van de kusttramlijn, en bestond uit 28 stuks type S Oostende (SO).

In tegenstelling tot het type S, waren dit één



Een motorwagen type S-Oostende, S.9945, met een sleep van bijwagens, ex-type N, type Destelbergen en type Kust, op de Koningin Astridlaan te Oostende in 1971. Foto : Eddy Geuvels.

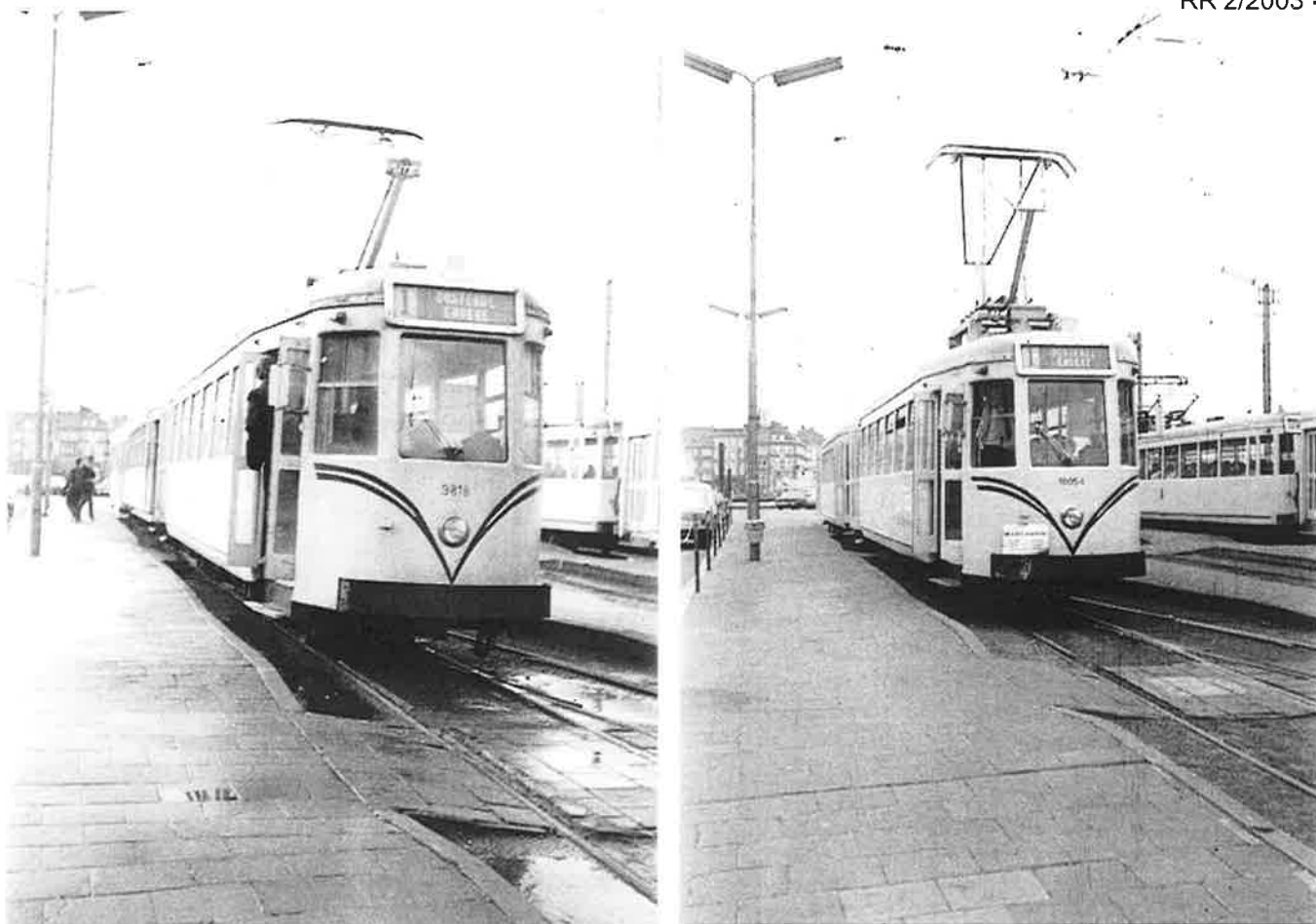


Foto links : Oostende, Kaaistation 1974. Na een proefperiode uitgerust geweest te zijn met een éénbeenpanto van het fabriek Faively, kreeg SO 10054 als eerste een schaarpanotograaf van het fabriek Stemann. Foto rechts : De motorwagens type S.10054, S.10053, S.9818 en S.9819, werden bij wijze van proef in 1973 en 1974 uitgerust met een pantograaf van het type Faively. Op de foto de S.9819 aan het Kaaistation te Oostende in september 1974. Foto's : Eddy Geuvels.

richtingstrams.

Een tweede speciale reeks van 13 stuks, het type S-Expo (SE) ontstond in 1958 ter gelegenheid van de Wereldtentoonstelling Expo '58 te Brussel. Het enige verschil was het luxueuzere interieur en controllers van het fabriek Kiepe, die het reostatisch remmen in gewone dienst mogelijk maakte. Verder werd de overbrenging gewijzigd, zodat deze rijtuigen sneller konden rijden dan hun soortgenoten.

In de jaren 1960-1980 kwamen verscheidene motorrijtuigen van het type S en SE naar de kust. Ze werden ingezet voor de dienst Weg & Werken, of verzekerden bijkomende reizigersdiensten naar de Renbaan, deden ontdubbelingsritten naar De Haan op schooldagen, naar Bredene-Duinen in de zomer, of op zondagavond als 'soldatentram' naar Lombardsijde en Zeebrugge. Hiervoor werden koppels 9095-9102 en 9104-9105, omgebouwd om twee stellen te vormen met bruikbare stuurposten alleen op beide uiteinden.

HET TYPE HOUTEN STANDAARD-KUST

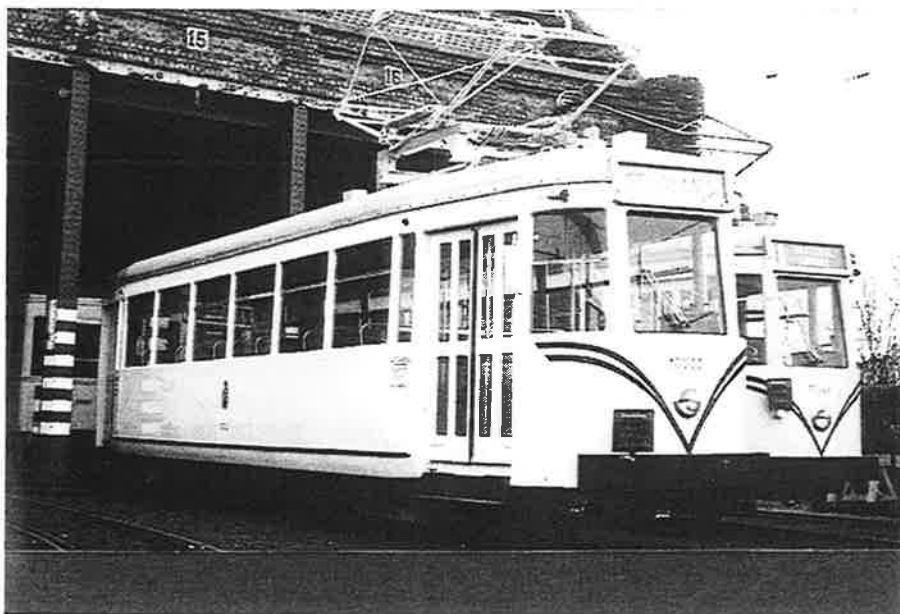
Deze motorrijtuigen uit 1929, mogen samen met het voornoemde type N, terecht beschouwd worden als de voorloper en basis van het type S-Oostende.

In 1928 werd een nieuw type gestandaardiseerd motorrijtuig op schamelstellen door de NMVB ontworpen.

Aangezien het kusttramnet sneller en comfortabel materieel nodig had, werd dit nieuw ontwerp aan de plaatselijke omstandigheden aangepast en in serie besteld bij de constructeur Familleureux. De rijtuigen van de reeks 9729-9731, werden aldus de eerste motorrijtuigen op schamelstellen in

dienst bij de NMVB.

Deze motorrijtuigen hadden een kast met een houten geraamte. De rechthoekige kopwanden werden voorzien van verbindingsdeuren. De wagens waren voorzien van een compartiment eerste en tweede klas. De toegang tot de balkons gebeurde via schuif-



De motorwagens type S-Oostende, 10002 en 10044, in de stelplaats van Oostende, net na een revisiebeurt in 1972. Foto : Eddy Geuvels.

deuren.

De remweerstand bevonden zich in een spiraaldraad op het dak. Voor de remming werd er een handrem van het type Ackley, en een oleo-pneumatische dienstrem van het type H. Pieper ingebouwd

Samen met deze nieuwe gestandaardiseerde motorrijtuigen werden passende aanhangwagens ontworpen.

Omwille van de standaardisering werden ze volgens dezelfde plannen en constructieprincipes gebouwd.

Zo konden tijdens de winter 1932-1933, veertien aanhangwagens omgevormd worden tot motorrijtuig.

Door de vermindering van het openbaar vervoer aan de kust tijdens Wereldoorlog II, doordat het toerisme verboden werd, en het kustgebied als 'Militair Sperrgebiet', uitgeroepen werd, werden verschillende motorrijtuigen naar andere Exploitatiegroepen overgebracht. Van de in totaal 21 eenheden die naar het binnenland werden overgeheveld, kwamen er slechts 18 na de oorlog terug naar de kust. De overige drie wagens, werden door sabotagedaden vernield.

Vanaf 24 februari 1956 begonnen de NMVB-werkplaatsen met de bouw van het type S-Oostende, waarbij de elektrische uitrusting en de schamelstellen gebruikt zullen worden in dit nieuw type rijtuig.

De kasten van de na de tweede wereldoorlog overgebleven motorrijtuigen werden op hun beurt hergebruikt om tot aanhangwagen omgebouwd te worden. De buitendienststelling van deze aanhangwagens begon geleidelijk vanaf 1968, bij het in gebruik nemen van de tot aanhangwagens omgebouwde motorrijtuigen type N.

HET TYPE S-OOSTENDE (SO)

Wanneer de NMVB het besluit getroffen heeft om het verpachtingscontract met de Naamloze Maatschappij voor Exploitatie der Elektrische Buurlijnen van Oostende en Belgische Badplaatsen, dat afliep op 1 januari 1956, niet meer te vernieuwen, en om in eigen beheer de lijnen van de kust te gaan exploiteren, had zij zich tevens voorgenomen om het rollend materieel te gaan moderniseren.

Het stadsnet van Oostende, de regionale lijngroep van Veurne, en de verbinding Knokke - Brugge, werden verbust, zodat enkel de tramlijn Knokke (Het Zoute) - Oostende - De Panne overbleef, en men zich hierop kon toespitsen wat betreft de vernieuwing van het rollend materieel voor deze lijn.

Net zoals in de andere Exploitatiegroepen van de NMVB bevatte dit moderniseringsprogramma twee hoofdpunten :

- 1° Het vervangen van de houten rijtuigkasten van de bogierijtuigen door kasten type S, met behoud van de bogies en de elektrische uitrusting.
- 2° Het herbruiken van de vrijgekomen houten rijtuigkasten voor de bouw van bogieaanhangwagens.

In oktober 1955 werd in het kader van dit moderniseringsprogramma, een nieuw rijtuig type S (S.10075) naar Oostende gestuurd om proeven uit te voeren, en om met de resultaten hiervan, een speciaal voor de



Een motorwagen type S-Oostende : S.9947 in dienst op de lijn Oostende - De Panne, in de Hendrik Serruyslaan te Oostende in 1972. Foto : Eddy Geuvels.

kustlijnen afgeleid type van dit rijtuig te kunnen bestuderen.

De motorrijtuigen type S-Oostende waren wat betreft de afmetingen, en de technisch samengestelde delen, nagenoeg identiek als zijn soortgenoten, het type S, uit het binnenland. De rijtuigen hadden vier motoren van elk 65 pk van het type ACEC MTV215, en de controllers waren van het type TC476.

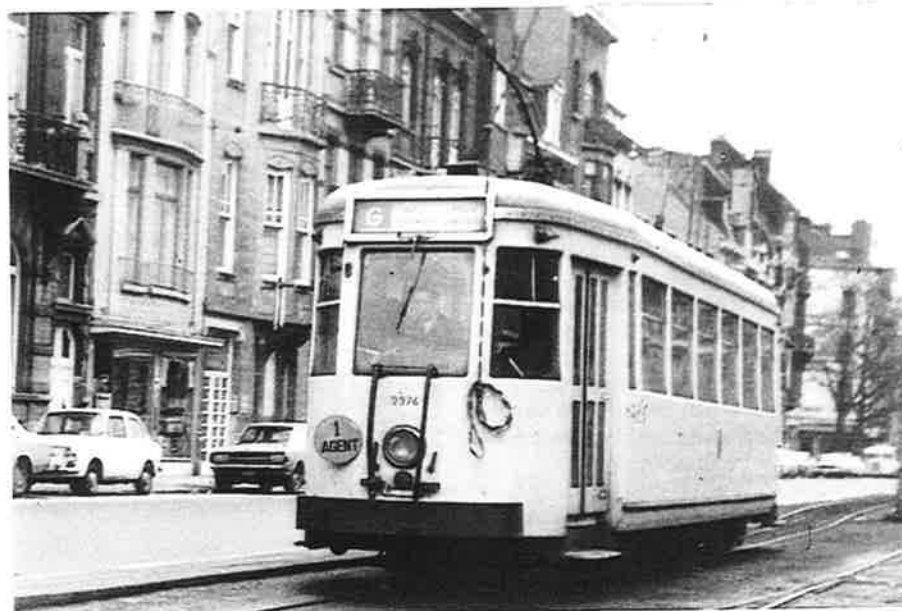
Echter het belangrijkste verschil was, gezien de inrichting van het kustnet, dat men de mogelijkheid had om enkel-richtingsrijtuigen te gebruiken.

Door deze bijzonderheid kon men in hoofdzaak de indeling en de inrichting van het interieur aanpassen.

Zo werden de zetels in de rijrichting ge-

plaatst. De zeer knusse zitplaatsen, links van de middengang, een enkele rij, rechts van de middengang, een dubbele rij werden voorzien van schuine rugkussens en van armleuningen uitgevoerd in groen similleder. Terwijl het interieur van de rijtuigen type N en S voornamelijk in het beige was geschilderd, kregen de kustrijtuigen voornamelijk een groene tint van binnen. De zetels, de zijpanelen en de rubbervloerbekleding werden in het groen uitgevoerd. Dit alles gaf aan deze reeks rijtuigen een comfortabel en weelderig uitzicht.

Door het ontbreken van één stuurpost, kon het aantal zitplaatsen tot 34 eenheden uitgebreid worden, terwijl er bovendien op ieder balkon, langs de zijde van het tegenspoor — waar de deuren afgeschafte werden —



Een motorwagen type S : S.9974, in dienst op lijn G tussen het Brusselse Noordstation en Grimbergen, op de Jubelfeestlaan in 1973. Voor het Brusselse net werden de S-en en N-en uitgerust met twee trolley'stangen voor de stroomafname. Foto : Eddy Geuvels.

vier klapstoeltjes geplaatst konden worden, wat het totaal op 42 zitplaatsen bracht.

De verbindingsdeur aan de achterzijde van het rijtuig, die eveneens al werd toegepast op de rijtuigen Houten Standaard-kust, liet de ontvanger toe gelijktijdig meerdere rijtuigen te bedienen.

Het instappen gebeurde achteraan, het uitstappen vooraan. De oorspronkelijk aangebrachte ontvangerspost achteraan, om de opstappende reizigers te bedienen werd vrij vlug afgeschaft en nooit meer gebruikt, behalve door de reizigers dan.

Op het achterplatform werd een hulpstuurpost voorzien, die zeer weinig plaats innam, en die het gevaar bij het manoeuvreren in grote mate diende te verminderen.

Deze stuurpost bestond uit een kleine controller, waarmee enkel in 'serie-parallel' kon geschakeld worden, een Westinghouse remkraan met zandstrooi inrichting, een schakelaar voor de knipperlichten en het geluidssignaal vervolledigde het geheel.

De voor het type S karakteristieke remslangen, vier in het totaal, waren uiteraard, gelet op het enkelrichtingskarakter van deze tram, enkel achteraan aangebracht, en hierdoor voorkwam men dat niet alle rijtuigen in de tram in dezelfde richting moesten staan, omdat de remslangen anders de verbindingsdeur(en) onbruikbaar zouden maken.

De kop van het rijtuig kreeg ter verfraaiing de karakteristieke V-vormige snor opgeschilderd.

Een pantograaf met dubbel sleepstuk werd boven de stuurpost geplaatst.

Het eerste type S-Oostende, met het nummer 10003 kwam te Oostende toe op 16 maart 1956. 27 soortgenoten volgden, waarmee de 10049 op 13 juli 1957 de rij afsloot.

De 10003 was tevens een buitenbeentje, daar deze voorzien werd, en dit als experiment, van elastische Osnabrück-wielen en een Henzo rubbervering op de bogies. Dit geheel vormde samen met de van rollagers voorziene assen (i.p.v. olielagers), het meest geluidloze en soepelste rijtuig type S wat de NMVB in dienst had.

Dit rijtuig, of de oudste S-Oostende, werd op 31 augustus 1962 bij een ongeval te Wenduine zwaar beschadigd, en als eerste verschoot in november 1964.

In het midden van de jaren zeventig, werd geleidelijk de typische (zware) kustpantograaf vervangen door de Stemmannpantograaf...

Dit veralgemeend type, die minder storingsgevoelig is en minder onderhoud vergt, en in gebruik is bij diverse trambedrijven in Europa, werd uiteindelijk gekozen na een reeks van proeven met zogenaamde éénbeenpanto's.

Op 1 januari 1976 werd het volledige elektrische rollend spooormaterieel van de NMVB van een nieuwe nummering voorzien.

Net zoals het autobussenpark genummerd werd, kreeg het trammaterieel eveneens een nieuw viercijferig nummer, herkenbaar aan het streepje onder het eerste cijfer, en dit om een éénvormigheid te kunnen aannemen, en een vereenvoudiging te verkrijgen inzake

beheer en administratie van het rijtuigenpark.

Voor de elektrische motorwagens aan de kust betekende dit dat de nog 27 overgebleven type S-Oostende, met originele nummering S.9818-S.9819, S.9941-S.9945, S.9947-S.9948, S.10001-S.10002, S.10004-S.10005 en S.10041-S.10054 de nummers 2000-2003, 2005-2018, 2020-2028 toegewezen kregen.

De hoger vermelde originele nummering van de rijtuigen werd in principe overgenomen van het nummeringschema van het type Houten Standaard Kust, welke ze vervingen.

Op het einde van de loopbaan van het type S-Oostende, kreeg men naar aanleiding van diverse ongevallen te maken met het herstellen van de rijtuigkoppen. Minder ingrijpend en minder kostbaar, dan het herstellen van een zwaar beschadigde kop, was het lossnijden van de kop van een buiten dienst gesteld voertuig, om het aan een ander rijtuig te bevestigen.

Deze wijzigingen werden samengevat op bijgevoegde lijst.

Tijdens de zomer van 1982, werd SO 2008 nog in een speciaal livrei uitgedost, en reed in een opvallend gewaad van geel en groen op de kusttramlijn.

Met de instroom, in 1982, van de nieuwe gelede BN-rijtuigen begon de definitieve

afvoer van het type S-Oostende.

De verbinding Oostende - Knokke, mocht mede door de vergevorderde vernieuwingswerken op deze lijn, als eerste de BN-rijtuigen, als opvolger van het type SO ontvangen.

Voordat de rijtuigen werden afgebroken diende men een nog groot aantal onderdelen te recupereren. Pantografen, controllers, motoren, compressors, vouwdeuren enz. en dit voor mogelijk gebruik in de nog in dienst zijnde rijtuigen, op het net van Henegouwen.

Op 27 mei 1983 waren alle type's SO, op uitzondering van de 9014 na, uit de geschriften van de NMVB geschrapt.

De SO 2014 bevindt zich momenteel in de stelplaats van Diksmuide en de SO 2028 werd tenslotte overgebracht naar het Buurtspoorwegmuseum te Schepdaal.

Beide rijtuigen getuigen nu als vertegenwoordiger van de naorlogse kusttram.

Eddy Geuvels

Geraadpleegde bronnen :

- Onze Buurtspoorwegen : diverse nummers,
- Elektrische trams aan de Kust van Dirk W. E. Maarse, Uitgave TTO-Noordzee 1996,
- Instappen A. U. B. : Robert Boogaerts, Uitgave NMVB 1985,
- Eigen notities.

NMVB motorwagens type S-Oostende

Nummering : S.9818-S.9819, S.9941-S.9945, S.9947-S.9948, S.10001-S.10005, S.10041-S.10054, Type 'SO' 4x, bouwer NMVB-Kuregem/1956-1957

Volgnr	Nr	Nr '76	In dienst	Uit dienst	Bestemming	Opmerkingen
143	9818	S.9000	11/apr/57	/1982	Verkocht als schroot in september '83	Werd in 1974 een tijd uitgerust met een éénbeenpanto Faively
144	9819	S.9001	19/apr/57	/1982	Verkocht als schroot in juli '82	Werd in 1974 een tijd uitgerust met een éénbeenpanto Faively
140	9941	S.9002	16/mrt/57	/1982	Verkocht als schroot in juli '82	
123	9942	S.9003	17/nov/56	/1979	Verkocht als schroot in december '80	Ontspoord op 1/12/79 te Zeebrugge en buiten dienst. Kop naar 2022
128	9943	S.9005	26/dec/56	/1982	Verkocht als schroot in september '83	
94	9944	S.9006	19/apr/56	/1982	Verkocht als schroot in september '83	
127	9945	S.9007	15/dec/56	/1982	Verkocht als schroot in september '83	
153	9947	S.9008	10/jul/57	/1982	Verkocht als schroot in september '83	Gewijzigde kleurstelling tijdens de zomer van 1982
96	9948	S.9009	8/sep/56	/1982	Verkocht als schroot in september '83	
124	10001	S.9010	24/nov/56	/1982	Verkocht als schroot in september '83	
99	10002	S.9011	9/mrt/56	/1980	Verkocht als schroot in juli '81	
87	10003		24/feb/56	/1962	Verkocht als schroot in november '84	Ongeval te Wenduine op 31/08/62
150	10004	S.9012	14/jun/56	/1982	Verkocht als schroot september '83	
126	10005	S.9013	8/dec/56	/1982	Verkocht	
91	10041	S.9014	29/mrt/56	/1982	Voorbehouden aan TTO-Noordzee	TTO-trein nummer 2; eigendom De Lijn
149	10042	S.9015	5/jun/56	/1976	Verkocht als schroot in maart '78	Litgebrand in april 1976; kop naar 2021
98	10043	S.9016	26/mei/56	/1980	Verkocht als schroot in juli '81	
148	10044	S.9017	27/mei/57	/1982	Verkocht als schroot in september '83	
90	10045	S.9018	17/mrt/56	/1982	Verkocht als schroot in september '83	
138	10046	S.9020	5/mrt/57	/1982	Verkocht als schroot in juli '82	Kreeg na ongeval kop van het type N-272
137	10047	S.9021	27/feb/57	/1982	Verkocht als schroot in juli '82	Ongeval in 1978; kop naar 2015
152	10048	S.9022	3/jul/57	/1982	Verkocht als schroot in september '83	Kreeg na ongeval op 31/1/80 de kop van 2003
154	10049	S.9023	13/jul/57	/1982	Verkocht als schroot in juli '82	Werd in 1988 een tijd uitgerust met een éénbeenpanto
99	10050	S.9024	5/jun/56	/1980	Verkocht als schroot in juli '81	
95	10051	S.9025	26/apr/56	/1982	Verkocht als schroot in juli '82	
97	10052	S.9026	16/mei/56	/1982	Verkocht als schroot in september '83	
135	10053	S.9027	14/feb/57	/1982	Verkocht als schroot in september '83	Werd in 1973 een tijd uitgerust met een éénbeenpanto Faively
125	10054	S.9028	30/nov/56	/1982	Verkocht	Bevindt zich in het Buurtspoorwegmuseum Schepdaal sinds 17/11/82. Werd in 1973 een tijd uitgerust met een éénbeenpanto Faively

RAIL-AKTUEEL



NMBS

• Materieel

* Reeks 16 :

Na het wegvallen op 15 december 2002 van de rechtstreekse treinverbinding Oostende – Brussel – Köln werd deze reeks uit dienst genomen.

Begin 2003 staken er geruchten de kop op om deze locs terug in dienst te nemen op de verbinding Oostende – Gent – Antwerpen met telkens twee locomotieven per stam. Oostende en Antwerpen zijn immers beide kopstations. Dit project werd echter afgevoerd.

Begin februari 2003 kwam er dan een voorstel om enkele P-treinen met een 16 te slepen tussen Oostende en Brussel (Schaarbeek). P7002 vertrekt uit Oostende om 5:53 uur en P8002 uit Schaarbeek om 16:05 uur. Enkele weken later werden er ook twee P-treinen naar Liège en Welkenraedt verzekerd met een type 16.

Normaal worden er vijf van de zeven nog resterende locomotieven terug in dienst genomen. De zesde dient als reserve te Oostende, terwijl de 1608 nog enkel sporadisch buiten komt, meestal voor speciale rondritten.

* Postmotorstellen 961 - 975

Na een bijna klassiek kat- en muispel is het doek dan toch gevallen over het postvervoer per spoor. De verbinding Brussel X naar Namur, Jemelle en Arlon was reeds enige tijd vervangen door vrachtwagens. Op 28 maart werden ook de verbindingen tussen Antwerpen X en Charleroi X naar Brussel X vervangen door vrachtwagens. Sinds 4 april viel ook het doek over de treinverbinding tussen Gent Sint-Pieters X en Brussel X. Op vrijdag 28 maart werden drie postmotorstellen vanaf Antwerpen-Schijnpoort overgebracht naar een wijkspoor in Merelbeke. Ondertussen waren ook reeds de overige stellen overgebracht naar Merelbeke. Over het lot van de poststellen is niets bekend, maar men moet zich niet veel meer voorstellen.

* Diesellocomotieven reeks 51

Met 93 locomotieven was deze reeks ooit de derde grootste op het NMBS-



Postmotorstel op het verbindingsspoor van Berchem X. 21 maart 2003.
Foto : Alain Janmart.

net. De laatste vijf jaar werden deze locs met tientallen tegelijk afgevoerd en als "reserve" opzij geplaatst. Nadat de stelplaatsen van Hasselt, Monceau, Schaarbeek en Merelbeke

hun 51-ers buiten dienst hadden gezet, werden alle rijvaardige machines naar Antwerpen-Noord overgebracht. Daar werd er ook reeds in het bestand gesnoeid met als resultaat



Een IC uit Amsterdam raast langs het perron richting Antwerpen. Let op het smalle perron. Op de achtergrond de HSL werken. 11 maart 2003.
Foto : Alain Janmart.

dat er op 1 april 2003 nog 6 rijvaardige locs overbleven. Momenteel (einde april) rijden deze meestal in dubbeltractie op een vrij beperkt werkerrein.

Volgende locs werden voor "schroot" afgevoerd en op een wijkspoor, geplaatst in Antwerpen-Noord: 5127, 5132, 5142, 5170 en 5185.

De volgende zes locs blijven tot nader bericht nog enige tijd in dienst: 5101, 5105, 5143, 5154, 5167 en 5174. Van zodra er voldoende locomotieven reeksen 77/78 geleverd zijn en goed bevonden voor het Duitse net zullen ook deze zes locs worden afgevoerd.

Er stelt zich momenteel evenwel een probleem wanneer de locs moeten tanken.

Daar de tankinstelling van Antwerpen-Noord gemoderniseerd werd, kunnen de 51-ers er niet meer terecht. Er kan enkel nog worden getankt in Schaarbeek, Mol of Hasselt. Dit veroorzaakt soms voor kleine hindernissen in de treindienstleiding.

• Infrastructuur

* Stopplaats Antwerpen-Luchtbal

De klantvriendelijke stopplaats van lijn 12 gelegen tussen Antwerpen-Dam en Antwerpen-Noorderdokken werd op vrijdagavond 14 maart 2003 voor alle reizigersverkeer gesloten. Deze stopplaats was bijzonder gevaarlijk en bood geen bescherming voor de enkele "lokale" reizigers die hier hun stoptrein moesten nemen. De toegang tot de perrons gebeurde langs onverlichte, met graffiti "gedecoreerde" trappen en wanden. De perrons waren zeer smal, hobbelig, slecht verlicht en er waren geen schuilhuisjes. De reizigers zochten meestal beschutting in de trapzone. Directe treinen raasden hier immers aan zo'n 130 km/uur voorbij met een enorme luchtverplaatsing tot gevolg.

Nadat de stopplaats was gesloten werd het spoor richting Antwerpen buiten dienst verklaard en meteen ontdaan van de bovenleiding. Het spoor richting Essen bleef nog enkele weken in dienst totdat het nieuwe spoor van bovenleiding is voorzien.

* Stopplaats Antwerpen-Dam

Treinreizigers van lijn 12 konden tot voor kort in de nabijheid van de stopplaats een hoge schoorsteen (schouw in het Antwerps dialect) bewonderen van de vroegere chocoldefabriek Meurisse. Deze schouw bevond zich op de toekomstige HSL-bedding en werd daarom afgebroken. Ter hoogte van de stopplaats komt de toekomstige Antwerpse noord-zuid verbinding terug aan de oppervlakte.

AJ



Kallo-Waaslandterminal. Locs 5101+5167 wachten om de bundel binnen te rijden en hun dagelijkse trein op te halen via Antwerpen-Schijnpoort naar Montzen. 3 april 2003. Foto : Alain Janmart.

DE LIJN

ALGEMEEN

• Investerings

In het vorig nummer kon U reeds een en ander lezen over hoe De Lijn de komende jaren in het openbaar vervoer gaat investeren.

Basismobiliteit :

Op 28 maart 2001 werd het 'Decreet inzake de organisatie van het bezoldigd personenvervoer over de weg en de oprichting Mobiliteitsraad Vlaanderen' goedgekeurd door het Vlaams Parlement. Dit decreet biedt elke inwoner van een woongebied, zoals deze zijn vastgelegd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, het recht op

een minimale voorziening aan openbaar vervoer. In dit decreet werden hiervoor bepaalde normen vastgelegd die moeten gerespecteerd worden.

De normen zijn afhankelijk van het type gebied.

- grootstedelijk gebied (vb delen van Antwerpen en Gent)
- stedelijke gebieden (vb steden zoals Aalst, Sint-Niklaas,...)
- randstedelijke gebieden (vb Evergem, Denderleeuw,...)
- kleinstedelijke gebieden (vb Ninove, Geraardsbergen,...)
- buitengebieden (vb Aalter, Maldegem,...)

Er gelden minimumnormen t.o.v. woonzones.



De T10.011 van I.S.P. heett de 8467 aan de haak en snelt aan 50km/uur door het station Berchem richting Maldegem. 14 april 2003. Foto : Alain Janmart.

1. Woonzones in grootstedelijk gebied week, maximum 500m loopafstand

Tijdstipweek of weekend/	Aantal ritten
6 - 9 uur week	5 /uur
9 - 16 uur week	4 /uur
16 - 19 uur week	5 /uur
19 - 21 uur week	4 /uur
8 - 23 uur weekend	3 /uur

2. Woonzones in stedelijk gebied, maximum 500m loopafstand

Tijdstipweek of weekend/	Aantal ritten
6 - 9 uur week	4 /uur
9 - 16 uur week	3 /uur
16 - 19 uur week	4 /uur
19 - 21 uur week	3 /uur
8 - 23 uur weekend	2 /uur

3. Woonzones in randstedelijk en kleinstedelijk gebied, maximum 650m loopafstand

Tijdstipweek of weekend/	Aantal ritten
6 - 9 uur week	3 /uur
9 - 16 uur week	2 /uur
16 - 19 uur week	3 /uur
19 - 21 uur week	2 /uur
8 - 23 uur weekend	1 /uur

4. Woonzones in buitengebied, maximum 750m loopafstand

Tijdstipweek of weekend/	Aantal ritten
6 - 9 uur week	2 /uur
9 - 16 uur week	1 /uur
16 - 19 uur week	2 /uur
19 - 21 uur week	1 /uur
8 - 23 uur weekend	0,5/uur

• Toekomstvisie van De Lijn

In RR 1/2003 kon U op de blz. 17 en 18 reeds vernemen wat we in de komende decennia bij De Lijn mogen verwachten. We komen hierop terug met enige verduidelijking en details.

- Er moeten grote aantallen nieuwe trams aangekocht worden, enerzijds om tegemoet te komen aan de geplande lijnuitbreidingen en de gestegen reizigersaantallen, anderzijds om de bestaande trams te vervangen, het huidige aanbod is alleszins te klein.
- Meterspoor blijft behouden op de bestaande tramnetten van Gent, Antwerpen en de Kust want ombouw, ook gedeeltelijk, blijkt zeer duur.
- Wegens de huidige normen door De Lijn aan de leveranciers opgelegd, is er een meerprijs ten opzichte van trams aangekocht uit de "catalogus" van de fabrikanten. Men gaat dus in het vervolg standaardtrams aankopen. Kandidaten nu zijn de Combino (Siemens), Citadis (Alstom) of Cityrunner (Bombardier).
- Voor Antwerpen en de Kust voorziet men trams van 30m lang, enkelrichting, met een breedte van 2,30m. (nu 2,50m. aan de Kust). Voor Gent komen er trams van 30m., 2,30m breed, maar dubbelrichting. Voor Antwerpen en Gent moet de max. snelheid naar 70 km/uur, voor de Kust naar 90 km/uur! Bij nieuwe lijnen en bij aanpassingen wordt er rekening gehouden



Hier is goed te zien dat de onderzijde van de 7122 tientallen centimeters korter is dan de bovenkant. Mechelsesteenweg 2 april 2003. Foto : Luc Couscheir.

- met het nieuwe gabarit van 2,30 m.
- Als gemiddelde levensduur voor een tram wordt 36 jaar vooropgesteld. Na renovatie (midlife) rekenen men nog op 18 jaar, na een revisie op 9 jaar gebruik. Trams worden normaliter vervangen tussen 30 tot 45 jaar.
- De Lijn geeft de voorkeur aan een continue maar langzame vervanging boven een éénmalige grootschalige vervanging op korte tijd.
- * **Wat staat er op stapel in de komende jaren?**
De tijd tussen twee trams moet op termijn van de 10 minuten nu, verminderen naar 6 minuten. Deze beslissing samen met netuitbreidingen, vergen volgende aantallen trams (in

PCC equivalent, dat is een unieke rekeneenheid, alleen in gebruik bij De Lijn) voor Antwerpen 86, Gent 4 en de Kust 12 tegen 2006, voor frequentieverhoging tussen Westende en De Haan. Daarna voor de Kust nogmaals 18 stuks tegen 2010 voor de frequentieverhoging tussen Nieuwpoort en Blankenberge. Er wordt onderzocht of er in de zomer Antwerpse/Gentse trams naar de Kust kunnen. Hebben we dat in een vorig leven al niet eens gelezen? Voor verdere uitbreidingen in de komende jaren heeft men behoefte aan volgende aantallen trams. Let terloops even op de volgorde en de toegekende lijnummers.



De 7226 vertrekt op eigen kracht richting werkplaats PAL. Mechelsesteenweg 2 april 2003. Foto : Luc Couscheir.

Antwerpen tot 2006

lijn	bestemming	trams
7	Boechout	4
12	Hemiksem	4
15	Kontich	5
2	L.O. Noord	4
7	Eilandje	2
8	Nieuw Zuid	1

Antwerpen 2006 - 2010

lijn	bestemming	trams
12	Ekeren	4
10	Wijnegem	4
24	Wommelgem	3
Totaal Antwerpen		32

Gent tot 2006

lijn	bestemming	trams
?	Flanders Expo	5

Gent 2006 - 2010

lijn	bestemming	trams
?	Zwijnaarde	3
?	Gr. handelsm.	2
Totaal Gent		10

*** Wat mogen we op (korte) termijn verwachten?**

- In Antwerpen worden alle nog beschikbare oude PCC's van de eerste reeks gereviseerd. Dit loopt momenteel reeds in de werkplaats PAL. Merk op dat Gent niet verder gaat met renoveren maar opteert voor nieuwe trams.
- Na de levering van de 2e reeks Hermelijnen voor Antwerpen (30) en Gent (17) in de periode 2003-2005 zouden er nog twee vervolgordeorders komen van 10 wagens, te leveren in 2006-2007.
- Er komt een nieuw lastenboek voor de volgende leveringen 2006 - 2011. Voorzien zijn dan 2 x 48 trams voor Antwerpen en Gent plus 12 voor de Kust. In 2008 wordt de periode 2012 - 2018 bekeken.

LC

**ANTWERPEN****• Ongeval**

Woensdag 2 april had er een ernstige kop-staartaanrijding plaats aan het kruispunt van de Harmonie. De lijnen 7 en 15 hebben daar altijd een vrije doorrit behalve wanneer er een tram van lijn 2 vanuit het Albertpark

Foto boven : De 7118 wacht in het Albertpark op afsleephulp. Deze tram wordt wellicht hersteld, voor soortgenoot 7122 is de toekomst minder rooskleurig. Foto : Luc Couscheir.

Foto midden : Ter vervanging van de lijnen 7 en 15 reed er een pendeldienst. Knooppunt Harmonie. 2 april 2003. Foto : Luc Couscheir.

Foto onder : LAG 5979 van Limburg rammelt over de Scheldekaaien aan Antwerpen Zuid. 5 april 2003. Foto : Luc Couscheir.



komt. Een tramstel van lijn 7 bestaande uit de PCC's 7118+7122 richting Sint-Pietersvliet, stond stil om doortrit te verlenen aan een stel van lijn 2. De achterop komende Hermelijn 7226 van lijn 15 kon blijkbaar niet meer op tijd remmen en knalde aan redelijk grote snelheid achterop het stilstaande PCC-stel. Gelukkig beperkte het menselijk leed zich tot een 27 tal (licht) gewonden. Gelet op het uur — ongeveer twintig voor acht in de ochtend, richting centrum — viel dat nogal mee. Erger was het gesteld met de trams. Van het PCC-stel werd het tweede rijtuig (7122) als het ware tussen de 7118 en de 7226 geklemd. Mogelijk stonden de PCC's nog stil op de rem en werd de impact van de aanrijding nog verhoogd. De voorste koppeling van de 7122 boorde zich in de achterzijde van de 7118 waardoor de carrosserie zo'n 10 cm werd ingedrukt. De 7122 had natuurlijk niet enkel vooraan een vernielde koppeling maar vooral achteraan was de schade enorm. De achterste koppeling die de schok had opgevangen schoof ongeveer een halve meter onder de vloer waarvan de laatste meters helemaal vernield werden. Van heel de achterzijde van deze tram werd de onderzijde ook een halve meter korter gemaakt. Het resultaat is te zien op de bijgevoegde foto's. Merkwaardig genoeg kwam de Hermelijn er met veel minder schade vanaf. Naast natuurlijk een vernielde voorruit was de schade beperkt tot een relatief licht beschadigd front. Deze tram heeft de aftocht richting Punt aan de Lijn zelfs volledig op eigen kracht gedaan, dit in tegenstelling van de 7122 die hulp nodig had van een sleepvoertuig.

• Lijn 13 "Protteknie"

Deze verdwenen tram-, trolleybus- en autobuslijn rijdt opnieuw. Nu niet meer als een gewone lijndienst maar wel onder de noemer cultuur. Een rijdende theatervoorstelling heeft plaats in een autobus die rijdt tussen het Zuid(station) en hetgeen nog rest van de petroleuminstellingen (omgeving kaai 1). Onderweg passeert men ter hoogte van de Kennedy-tunnel de voormalige militaire school waar brandbare materialen verwerkt werden. Officieel heette dit Pyrotechnie maar de volksmond noemt dit gebouw (en straatweg) pirotechnie wat een verbastering was van de franstalige term. In april en tot 4 mei werd hiervoor een (overtallige) autobus van De Lijn Limburg gebruikt die voor de gelegenheid in een special jasje werd gestoken.

• Lus Metropolis

Midden april werden eindelijk de aanpassingswerken van de parking aan Metropolis beëindigd. Dan restte er nog enkel het plaatsen en ophan-



Zo zag op 31 maart 2003 de toekomstige tram- en busbaan er uit op de Amerikalei. Foto : Luc Couscheir.

gen van de bovenleiding aan de reeds geplaatste masten. Het is vooralsnog niet de bedoeling om er een reguliere tramlijn naar toe te brengen. Mogelijk (en dit onder het grootste voorbehoud) kan de lus dienen als terminus voor een tramlijn die omstreeks 2005 langs het nieuwe treinstation aan de Groenendaallaan komt.

• Spoorwerken Leien

In februari verschenen de eerste tramrails op de Amerikalei. Er werd gestart met een proeftraject tussen de Montigny- en Brederodestraat. De rails worden gemonteerd boven een asfaltlaag en komen in een betonnen bedding te liggen. Inmiddels werd midden april de onderlaag reeds over het gehele traject afgewerkt op het stuk ter hoogte van de Nationale

Bank na, dat boven een nog aan te leggen parking komt.

LC

OOST VLAANDEREN

• Terug stadsbussen in Sint-Niklaas

De laatste jaren werden er in het Waasland reeds enkele maatregelen getroffen om het openbaar vervoersaanbod te verbeteren. Zo bedient de belbus Sinaai-Lokeren sinds 1 oktober 2001 een aantal deelgemeenten van Sint-Niklaas (Sinaai, Belsele en Puiwelde) en een deeltje van de stad Lokeren (Eksaarde en Daknam). Vanaf zondag 6 april 2003 versterkt De Lijn in en rond Sint-Niklaas. Enerzijds worden de streeklijnen van en naar Sint-Niklaas aangepast en anderzijds worden er vier nieuwe stadslijnen ge-



Een vloot busjes staat gereed om het stadsnet van Sint-Niklaas te bedienen. 31 maart 2003. Foto : Luc Couscheir.

creëerd. De belbus Sinaai-Lokeren zal worden uitgebreid richting Lokeren.

Het nieuwe stadsnet van Sint Niklaas

Het nieuwe stadsnet omvat vier stadslijnen

- 1 Clementwijk – Station – Markt – Tereken – Koopcentrum
- 2 Koopcentrum – Don Bosco – Station – Markt – Hoge Bokstraat – Valk
- 3 Hoge Bokstraat – Valk – Moleken – Markt – Station – Zonneken – Ster
- 4 Ster – Nieuwkerken – Vijfstraten – Station – Markt – klinieken – Glycinenplein

Deze lijnen worden door de autobussen gereden volgens een vast patroon. Zij doorlopen de lijnen van 1 tot en met 4 en vervolgens terug van 4 naar 1. De vier lijnen vertrekken telkens om de 30 min. en dit in de beide richtingen. De stadsbussen komen steeds op hetzelfde ogenblik toe aan Sint-Niklaas Station op het uur +04 en +34. Daar blijven ze 4 minuten staan en vertrekken dan op het uur +8 en +38. Zo kan er telkens overgestapt worden. Op wekdagen rijden de busjes tussen 6 en 21 uur. Op zaterdag is dit van 7 tot 23 uur en op zondag van 8 tot 23 uur. Op za-



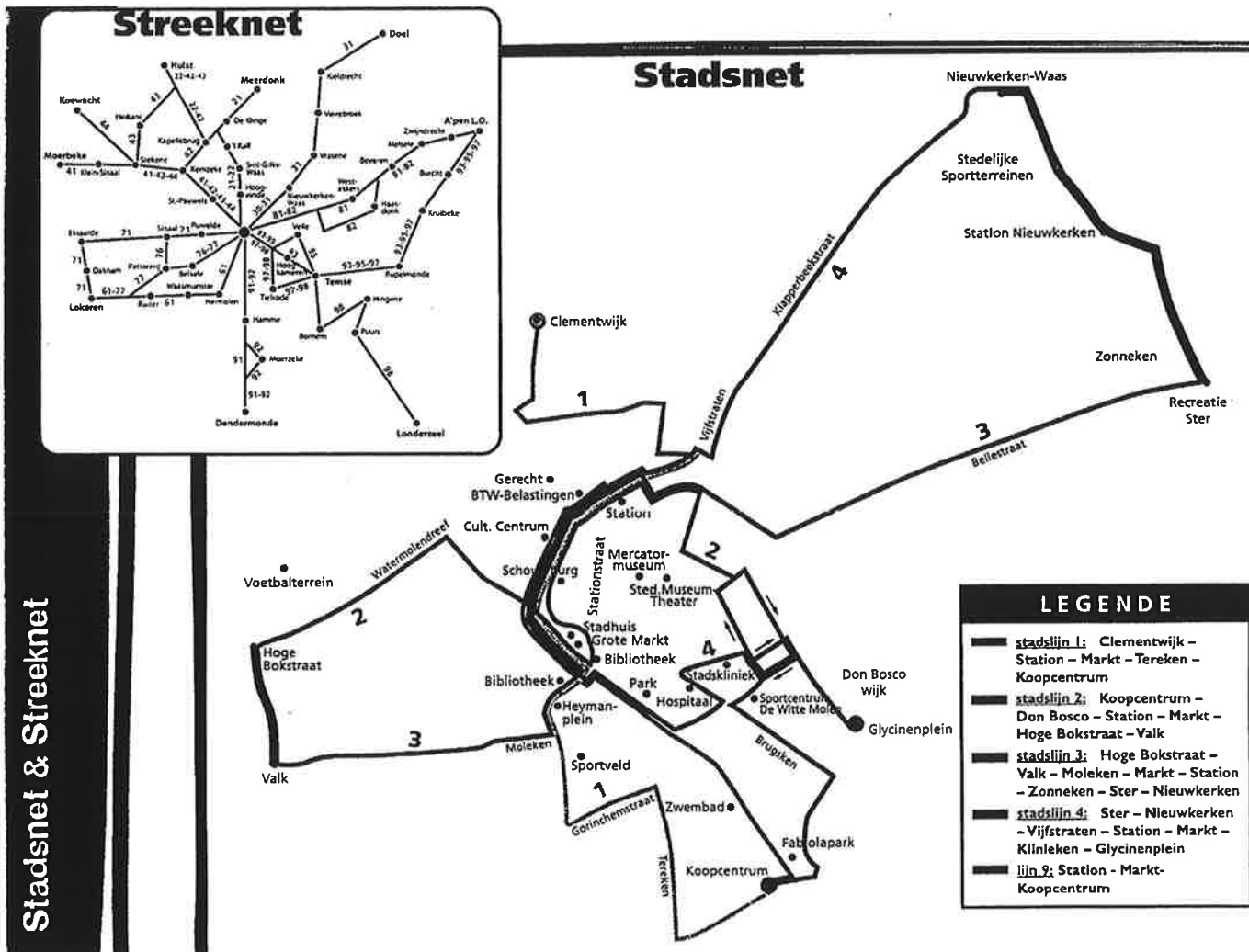
De prominenten poseren fier voor hun aanwinst. De bussen hebben daar meer dan 30 min geparkeerd, maar dat mocht voor de gelegenheid. Foto : Luc Couscheir.

terdag 5 april werden de stadsbusjes van 13 tot 14 uur voorgesteld op de Markt. Van 14 tot 21 uur was er gratis vervoer ter kennismaking. Er is buiten deze vier lijnen ook nog een

bijkomende lijn 9 die het station via de Markt rechtstreeks met het Koopcentrum verbind.

De streeklijnen

Van een aantal streeklijnen wordt de



Stadsnet & Streeknet

reisweg op het grondgebied van Sint-Niklaas aangepast. Gedeelten hiervan werden overgenomen door het nieuwe stadsnet.

Lijnen 60 (Sint-Niklaas – Heimolen) en 61 (Sint-Niklaas – Lokeren).

Deze rijden niet meer via Moleken en Heymanplein maar vanaf de Heimolenstraat via de Smisstraat, het Koopcentrum en de Parklaan naar de Markt.

Lijnen 76 (Sint-Niklaas – Belsele-Sinaai) en 77 (Sint-Niklaas – Lokeren). De beide lijnen gaan via Belsele Dorp rijden en niet meer via Valk. Vanaf Belsele Dorp rijden deze lijnen via de Hulstendreef, de N70, het zwembad en de Parklaan naar de Markt. Lijn 75 wordt afgeschaft en geïntegreerd in lijn 77.

Lijnen 81 en 82 (Sint-Niklaas – Beveren – Antwerpen). De reisweg via Zonneken wordt overgenomen door stadslijn 3. De lijnen 81 en 82 rijden vanaf het kruispunt Ster via de N70 en de Passtraat naar de Markt.

Nieuwe lijn 41S

Vanaf 7 april startte er ook een nieuwe snelverbinding vanuit Moerbeke naar Antwerpen Linkeroever. Dit proefproject zal na 3 maanden geëvalueerd worden. Zij vervangt de Connexxion lijn 19 Hulst – Antwerpen – Breda die nog enkel stopt op Antwerpen Linkeroever.

Aanpassing dienstregelingen

De dienstregelingen van alle streeklijnen van en naar Sint-Niklaas worden afgestemd op elkaar en op het treinverkeer. Alle streeklijnen zullen op hetzelfde ogenblik aankomen en vertrekken aan het station van Sint-Niklaas. Op weekdays en zaterdagmiddag komen de bussen aan op het uur +19 en +49. Ze vertrekken respectievelijk op het uur +23 en +53 minuten. Zoals bij de stadslijnen is er dus telkens de mogelijkheid om over te stappen van de ene lijn naar een andere en naar de stadslijnen of trein. Tijdens de spitsuren wordt dit aanbod nog verhoogd.

Maatregelen in Sint Niklaas Centrum

Niet alleen De Lijn versterkt zijn aanbod in Sint-Niklaas. Ook het stadsbestuur doet zijn duit in het zakje. Vooreerst is er een voorbehouden rijstrook voor de autobussen tussen het Koopcentrum, de Parklaan, Markt, Hotstraat en het station. Dit is de grote weg tussen de auto-snelweg E17 en het centrum van de stad. Er komen in het midden van deze weg brede perrons ten behoeve van de veiligheid en het comfort van de reizigers. Momenteel loopt er een groots renovatieproject van de stationsomgeving. Naast de nodige commerciële gebouwen en parkeergebouwen wordt het stationsgebouw grondig vernieuwd. Ook het autobusstation wordt vernieuwd en

krijgt een dynamische vertrektijden-aankondiging. Tijdelijk zijn alle halteplaatsen van zowel de streeklijnen als de nieuwe stadslijnen verhuist naar de andere zijde van de spoorwegberm aan de achterzijde van het station in de Noordlaan. Daar komt later een "busbuffer" voor De Lijn. Momenteel zijn er naast twee haltes voor de stadslijnen (een per richting) ook twee tijdelijke haltes voor de streeklijnen :

- zone A voor de lijnen 9, 60/61, 71, 76/77, 91/92, 93/95 en 97/98 zone B voor de lijnen 21/22, 30/31, 41/44 en 81/82

- zone C en D voor de stadslijnen. Het gewone autoverkeer wordt nu van de Noordlaan gebannen. Omstreeks de jaarwisseling zou alles in orde moeten zijn. Inmiddels is het er zowat elk kwartuur een dringen van jewelste voor de autobussen.

LC

WEST-VLAANDEREN

• Beaufort 2003

Op de kustlijn wordt sinds 1 mei een tramstel gebruikt dat beschilderd werd door de gekende kunstschilder Roger Raveel. Dit gebeurt in het kader van het zomerse kunstproject Beaufort 2003. Om deze kunsttram af te maken, werd er eveneens een gedicht op aangebracht van Hugo Claus.

De "beplakte" tram is Nr. 6047.

• Meer reizigers

Tussen februari 2002 en februari 2003 steeg het aantal reizigers van De Lijn van 46.876.462 naar 56.498.113, goed voor een groei van 20%. Naast de verbeterde dienstverlening, kan deze stijging ook toegeschreven worden aan de tariefhervorming die op 1 juli 2002 vervolgd werd met de invoering van de Omnipas voor de 25 tot 65-jarigen. Alle bestaande abonnementen werden toen vervangen door de Omnipas en de Buzzy Pazz, het jongerenabonnement dat reeds op 1 juli 2001 gelanceerd werd. Uit de groeicijfers mag blijken dat deze abonnementsformules massaal aanslaan bij de busgebruikers.

Globaal kende het totaal aantal abonnementen in omloop een groei van 46%. Uitschieter is de Omnipas voor 60-plussers die een stijging van 158% liet optekenen. De Omnipas voor 52 tot 59-jarigen en de Buzzy Pazz kenden een groei van respectievelijk 131% en 26%.

De Omnipas en Buzzy Pazz zijn verkrijgbaar voor een periode van 1 maand, 3 maanden of 1 jaar. Het is de jaarformule die bijna volledig de groei van het aantal abonnementen voor haar rekening neemt. Bij de 60-plussers steeg het aantal Omnipassen voor één jaar met 491%, voor de 25 tot 59-jarigen is dat 401%. Voor de

Buzzy Pazz lag het groeiritme op 33%.

Met de recente invoering van het 3W-Extra-abonnement mikt De Lijn op bedrijven en organisaties die van de diensten van De Lijn gebruik willen maken voor het woon-werkverkeer van hun werknemers. Op 22 april reikte Vlaams minister van Mobiliteit Gilbert Bossuyt de allereerste 3W-Extra abonnementen uit aan de 106 werknemers van het Medisch Pedagogisch Centrum in Leuven. Sindsdien hebben heel wat Vlaamse bedrijven hun interesse laten blijken. De 3W-Extra abonnementen zijn immers fiscaal aftrekbaar en de partners van de werknemers krijgen er een gratis Omnipas bovenop. Momenteel onderhandelen de mobiliteitsconsulenten van De Lijn met een 30-tal bedrijven die samen om en bij de 35.000 werknemers tewerkstellen.

• Open Vlaanderendag

Zondag 27 april 2003 hield de Vlaamse Overheid voor de tweede maal een Open Vlaanderendag. Ook bij de VVM/De Lijn West-Vlaanderen kon het publiek een kijkje nemen achter de schermen van een tram- en busbedrijf. Naast de speciale aandacht voor de operationele belbuscentrale kreeg men ook een demonstratie van de communicatiemogelijkheden tussen de belbuscentrale en de belbuschauffeur.

• Tegemoetkoming voor rolstoelgebruikers

De tramhalte Bredene Campings, beter gekend als Astrid, langs de Koninklijke baan (N34) te Bredene, werd enkele jaren geleden aangepast voor de veiligheid. Toch blijken de aanpassingen nog niet optimaal. Sinds de constructie zijn er heel wat terecht reacties gekomen van personen met een handicap die deze voetgangersbrug moeilijk kunnen gebruiken. Daarom heeft het gemeentebestuur van Bredene er bij de afdeling Wegen en Verkeer op aangedrongen om aanpassingen te doen.

Zo worden er opnieuw verkeerslichten geplaatst maar ditmaal op een betere zichtbare plaats.

Bovendien zullen deze verkeerslichten ook worden aangekondigd met waarschuwingsborden en oranje knipperlichten. Om de snelheid in deze gevaarlijke bocht te vermindere wordt het verkeer ter hoogte van deze tramhalte op één rijstrook gebracht. Na deze aanpassingen zouden ook rolstoelgebruikers en mensen die minder goed te been zijn deze tramhalte gemakkelijker moeten kunnen bereiken.

• Plaatsing kruisgarnituur

In de nacht van 28 op 29 april alsook 29 op 30 april werden de wissels geplaatst voor het kruisgarnituur op de

Leopold III laan te Oostende. De nacht nadien werd het kruis zelf gelegd.

• Reclametrans

Volgende trams hebben een 'soft-front': 6000-6010, 6012-6013, 6015-6019, 6021, 6024, 6026, 6030, 6033, 6035-6036, 6038, 6040-6042, 6045.

De huidige stand van zaken van nieuwe publiciteit voor 2003 :

6001 : Axa

6002 : Made of steel

6003 : Axa

6008 : Proximus-Excellent-Panasonic

6010 : De Lijn (herschilderd)

6016 : LG - Excellent - LG

6017 : De Lijn (herschilderd)

6021 : Plopsaland

6022 : Maes Pils

6023 : VDAB

6026 : Radio 2

6030 : DVV

6033 : Orangina

6035 : Proximus - Selexion

6041 : Whirlpool

6047 : Beaufort 2003

Rijden nog met oude publiciteit rond : 6005, 6007, 6015, 6018, 6019, 6034, 6037, 6040, 6043 en 6049. Normaal zouden er 2 trams die momenteel niet bekleefd zijn, ook met publiciteit bekleefd worden (ter compensatie van de 6010 en 6017).

• Overbrenging museumtrams

Op vrijdag 11 april 2003 is de vzw PRO-TRAM overgaan tot het overbrengen van een ex-Buurtspoorwegtram vanuit Knokke naar Humbeek (oude loods firma Binst aan het Kanaal). Dit voor de tramfeesten die op 5 - 6 en 7 juli te Humbeek Sas zullen doorgaan naar aanleiding van de vijftigste verjaardag van het opdoeken van de laatste buurtspoorwegtramlijnen in Brabant en Brussel. Tevens wordt er een gedetailleerd boek uitgegeven van de tramlijn Brussel-Humbeek.

Het motorrijtuig SE 9104, oorspronkelijk genummerd 10023, werd in 1932 als Standaard draaistelwagen gebouwd voor de groep Brussel. In 1957 kreeg het een modern uiterlijk in de werkplaatsen van de NMVB te Kuregem, naar aanleiding van "Expo '58". Deze, voor hun tijd, zeer elegante en rustig rijdende tram bleef te Grimbergen in dienst tot het afschaffen van de tramlijn op 31 juli 1978. Nadien verhuisde het naar de Kust waar het, gekoppeld aan tram 9105, extra diensten verzekerde. In 1982 werd het aangekocht door een rollerskatebaan te Waver, waar het als bar- en eetgelegenheden dienst deed.

In 1992 kon de vzw PRO-TRAM dit rijtuig, samen met drie aanhangwagens, aankopen en in 1993 was De Lijn West-Vlaanderen vragende partij voor deze rijtuigen, om langs de kust een fietstram uit te baten. Dit plan werd echter door De Lijn, zonder duidelijke redenen, afgevoerd

en sindsdien stonden deze trams in alle weer en wind te Knokke.

Teneinde dit rijtuigtype niet verloren te laten gaan heeft de vzw PRO-TRAM besloten om motorwagen 9104, één van de laatste getuigen van de Brabantse buurttramlijnen opnieuw naar haar thuisbasis te halen, in het kader van de tramfeesten te Humbeek. Nadien zal er een actie gepland worden teneinde deze tram volledig tot zijn recht te laten komen!

Andere overbrengingen

Op 18 april 2003 : Verhuizing NO-bijwagen 9461 naar Orval/Centre de decouverte du tram vicinal.

Op 25 april 2003 : Verhuizing Kuregem-bijwagen 19433 en 19446 naar Orval/ Centre de decouverte du tram vicinal.

• Moterwagen BN 6000 terug op de sporen

Moterwagen BN 6000 is sinds kort opnieuw op de sporen van de kusttramlijn. Het is dus gelukt om ook bij deze laatste tram de nieuwe tussenkast er zonder al te veel problemen tussen te krijgen. De tram is voorzien van een soft-front en van vernieuwde bedieningspanelen in de stuurpost.

• Studie kustvervoer

De haalbaarheidsstudie naar een nieuw openbaar vervoersysteem tussen Knokke-Heist en Breskens (nl) krijgt een vervolg. Voorlopig lijkt de kusttram nog steeds de meest aangewezen manier van openbaar vervoer, maar ook het inleggen van een buslijn of de "peoplemover" — een futuristisch busje dat op een aparte rijbaan zonder bestuurder rijdt — wordt nog in overweging genomen. Dit grensoverschrijdend project zal gesubsidieerd worden door Europa, de gemeente Sluis en diverse andere partners.

• Bussen 4100-serie worden verwacht

Het nieuwe buslijn-project in Knokke-Heist is ruim één maand oud. Een aantal standaardbussen van de serie 2900 worden vervangen door stadsbussen van de serie 4100 afkomstig uit de stelplaats Brugge (Assebroek). Het nieuwe project voorziet in een aantal nieuwe lijnen waaronder de verbinding tussen Ramskapelle en Knokke Zoute. Ook de bushaltes worden op termijn aangepast zodat ze vrij kunnen blijven van foutief geparkeerde voertuigen die het in- en uitstappen van reizigers beletten. Een proefhalte met uitstulpende structuur aan het gemeenteplein, waar de bussen op de rijbaan hun halte kunnen maken, moet nog worden geëvalueerd voordat alle andere haltes worden aangepast. Voor de chauffeurs van de stelplaats Knokke wordt dit vast een goede zaak want reeds vele jaren hebben zij te kampen met dit ernstig probleem. Ook de

komst van de stadsbussen zal het rijden in de drukke straten van Knokke ongetwijfeld verbeteren. Vooral tijdens de zomermaanden hebben de bussen te kampen met grote verkeersdrukte die op topdagen reuze vertragingen met zich mee brengt.

- de lijn 3 Knokke – Heist – Ramskapelle (oranje) : deze buslijn verbindt Ramskapelle (dat voorheen geen openbaar vervoer had) om het uur met het centrum van Heist en Knokke-NMBS-Station. Heist en Duinbergen krijgen daardoor naast de kusttram een bijkomende centrumbediening en verbinding met Knokke. Ook tijdens het weekend is er een bus om het uur, iets later op de morgen startend doch ook later op de avond eindigend.
- de lijn 11 Knokke – Het Zoute (lichtgroen) : deze buslijn maakt de verbinding tussen het NMBS-Station en de kliniek ter Linden via o.a. het sportstadion en vervolgens via het Casino met Het Zoute; opnieuw is er alle dagen van de week een uur frequentie voorzien. Tussen haakjes, de lijn 3 is gekoppeld aan lijn 11 — d.w.z. dat de bus die op lijn 3 rijdt direct daarna zijn reis voortzet op lijn 11 en omgekeerd — waardoor o.a. Ramskapelle, Heist en Duinbergen een rechtstreekse verbinding hebben met de kliniek Ter Linden en Het Zoute.
- de lijn 12 Knokke – Het Zoute – Oosthoek (rood) : deze buslijn rijdt gans het jaar door van het NMBS-Station via het Casino tot aan Oosthoek, steeds om het uur. Bovendien wordt vanaf de paasvakantie tot en met 30 september ook het Zwin bediend, dit met uitzondering van de maanden juli en augustus tijdens dewelke een aparte buslijn (13) wordt ingelegd. De lijn 12 rijdt tijdens deze zomermaanden ook nog 2 uur langer. Ik wijs er graag op dat door de combinatie van lijn 11 en lijn 12 steeds 2 bussen om het uur rijden op het gelijklopend traject tussen de haltes Knokke NMBS-Station en Knokke Sparrendreef, gans de dag door, wekdag, zaterdag of zondag (dit is een verdubbeling van het huidige aanbod).
- de lijn 13 Knokke – Het Zwin (donkergroen) : zoals hierboven reeds vermeld rijdt deze buslijn uitsluitend tijdens de maanden juli en augustus, maar in vergelijking met lijn 12 via een directere reisweg tussen Knokke NMBS-Station en de halte Zoutelaan.
- de lijn 44 Knokke – Westkapelle (lichtblauw) : deze buslijn verbindt Westkapelle met Knokke Station via de Kragendijk en Kliniek Ter Linden; ook wordt het Rustoord in Westkapelle bediend. De frequentie is om de 60 minuten alle dagen van de week, tijdens de weekends iets later zowel 's morgens als 's avonds.
- de lijn 41 Brugge – Knokke (donkerblauw) : Misschien herinnert u zich nog dat in het kader van een Interreg-project deze verbinding in mei 1994 werd omgebogen in een grens-

overschrijdende lijn Brugge – Breskens; om in Knokke te geraken moest daarna — behoudens enkele rechtstreekse spitsurritten — overgestapt worden in Westkapelle. Welnu, met de lijn 41 wordt de rechtstreekse verbinding met een bus om het uur tussen Brugge en Knokke vanaf 1 maart opnieuw geïnstalleerd, dit op weekdagen en zaterdag.

- de lijn 42 Brugge – Breskens (blauw) : met de vroegere benaming 788 of lijn 2 bij de Nederlandse bussen van Connexion blijft buiten de verandering van nummer 788 nagenoeg ongewijzigd. Dit betekent dat de haltes tussen Brugge Station en Westkapelle (behoudens op zondag) nagenoeg om het half uur een busverbinding hebben van en naar Knokke : een rechtstreekse met lijn 41 en een verbinding met overstap van lijn 42 op lijn 44 (en omgekeerd). De bewoners van Westkapelle hebben 2 rechtstreekse bussen per uur richting Knokke — met de lijnen 44 en 41. Een ander gevolg van de combinatie van de lijnen 42 en 41 is dat de bewoners langsheen het traject Westkapelle – Brugge (behoudens op zondag) 2 bussen per uur richting Brugge hebben; dit is wel interessant voor Westkapelle maar ook voor Dudzele en Kruisabele.

Ander goed nieuws voor Westkapelle maar ook voor de andere inwoners van Knokke-Heist (en van Damme) is dat er vanaf 1 maart een belbus ingelegd wordt op het grondgebied Damme die in Westkapelle aan de halte Dorp overstapmogelijkheden biedt op de bovenvermelde lijnen 44, 42 en 41 (deze belbus bedient tevens het Rustoord en de wijk ten zuiden van de kalvekeetdijk). Knokke-Heist en Damme komen dus een stukje dicht bij elkaar te liggen.

Uit de dienstregelingen van bovenvermelde buslijnen blijkt dat Knokke NMBS-Station een belangrijk knooppunt wordt met diverse onderlinge aansluitingsmogelijkheden tussen de diverse buslijnen, en met de kusttram die de Oostkust met de Westkust verbindt en natuurlijk ook met de NMBS-treinen van en naar Brussel.

Dit nieuwe busaanbod is grondig voorbereid en uitgebouwd in overleg met het gemeentebestuur; het kadert tevens in het mobiliteitsplan van de gemeente. Openbaar vervoerplannen voorbereiden en implementeren is een taak voor De Lijn, maar voor de extra financiële middelen daartoe komen van de Vlaamse Overheid. Dit en ook andere projecten (zoals de belbus in Damme) kaderen in de opdracht die De Lijn kreeg tot de invoering van basismobiliteit in gans Vlaanderen. Basismobiliteit heeft de bedoeling om binnen de woonzones in Vlaanderen een minimumaanbod van openbaar vervoer te garanderen, dit binnen bepaalde normen van bedieningsfrequenties en afstanden tot haltes. Op

basis van een behoeftenanalyse is een rangorde voor alle Vlaamse gemeenten opgesteld en aldus komt Knokke-Heist nu aan de beurt. Voor de invoering van basismobiliteit opteert De Lijn in vele gemeentes voor het inleggen van een belbus die vraagafhankelijk is. De belbus rijdt alleen als er vooraf gereserveerd wordt. Voor Knokke-Heist werd — gezien de uitgestrektheid én de drukke toeristische periodes — gekozen voor vaste lijnvoeringen. Een aantal wijken krijgen een aanzienlijke verbetering van kwaliteit.

• Jacht op foutparkeerders

Foutparkeerders aan bushaltes is een echte plaag in Oostende (en ook wel in andere steden). Om dit fenomeen tegen te gaan start de lokale en federale politie samen met de VVM/De Lijn West-Vlaanderen een bewustmakingsactie. Deze actie omvat twee luiken. In een eerste fase zal men preventief werken. De foutparkeerders krijgen geen bekeuring, maar met een bericht achter de ruitenwissers zullen de automobilisten er vriendelijk op gewezen worden dat parkeren op een bushalte verboden is (15 meter voor en 15 meter achter de haltepaal). Daarna zal men repressief optreden en wordt de overtreder geverbaliseerd. Na juni zal De Lijn samen met de lokale en federale politie de campagne evalueren.

• Nieuwe autobusstelpplaats

In april 1995 werd gestart met de uitbreiding van de tramlijn naar Adinkerke (nl. 3 km. dubbelspoor). Vijf jaren later werd de toestemming door de hogere overheid verleend om in een tweede fase, de afwerking van de autobusstelpplaats uit te voeren.

De zopas in gebruik genomen autobusstelpplaats zal plaats bieden aan 18 autobussen en 3 gelede bussen. Alle standplaatsen zijn uitgerust met een batterijlader, luchtdruk, elektriciteit en werkverlichting. Verder is er een autobuswasmachine en een tankplaats (gasolie van 40.000 liter) ingericht met technische voorzieningen zoals antivriespomp, oliepomp, water, ... enz. Aan het milieu is eveneens gedacht. Hiervoor is bij De Lijn West-Vlaanderen voor het eerst een ozoninstallatie geplaatst dat het waswater zuivert voor hergebruik. Tevens wordt het regenwater opgevangen in twee tanks van elk 20.000 liter. Voor de huisvesting van het personeel is de eerste verdieping van het technisch gebouw ingericht met een bureelruimte, rustruimte met keukenblok, EHBO en gescheiden sanitair voor dames en heren.

• Nieuwe bussen

De Lijn voert een politiek van voortdurende vernieuwing en koopt regelmatig nieuwe voertuigen aan.

De nieuwe bussen zijn niet enkel comfortabeler voor de klanten. Ze zijn ook veel zuiniger, vereisen minder onderhoud en zijn dus minder belastend voor het milieu.

De nieuwe generatie lagevloertrams zal

stiller rijden en met minder trillingen (geluidshinder). Een speciaal systeem zorgt voor het recupereren van energie tijdens het afremmen.

De huidige vervuiling door het openbaar vervoer moet enigszins gerelativeerd worden. In België bedraagt het aandeel ervan in de milieuverontreiniging slechts 3,5%. Dat betekent dus dat onmiddellijk overschakelen op een alternatieve brandstof (aardgas, alcohol, methylether, waterstof, elektriciteit) slechts een beperkte invloed zou hebben op de globale uitstoot.

Toch volgt De Lijn de evolutie op het vlak van nieuwe technologieën op de voet. Zij is dan ook nauw betrokken bij een aantal Europese samenwerkingsverbanden. Deze programma's zijn erop gericht het energieverbruik in de vervoersector te rationaliseren, de overgang van privé naar openbaar vervoer te bewerkstelligen, alternatief brandstofgebruik te bevorderen en de CO₂ uitstoot te verminderen.

Ondertussen spant De Lijn zich in om het gebruik van diesel als krachtbron te optimaliseren. De tijd van rookpluimen bij de start is voorgoed voorbij.

EG

MIVB

• Einde keerlus "Pogge"

De keerlus "Pogge" gelegen aan het kruispunt Haachtsesteenweg – Ernest Laudestraat (het zogenaamde Poggeplein) wordt definitief buiten dienst gesteld. Deze keerlus had al fors aan belang ingeboet, enerzijds omdat ze ontoegankelijk was voor de T2000 (de daar rijdende lijnen 92 en 93 worden volledig met dit tramtype uitgebaat) en anderzijds omdat sinds september 1999 de remise Schaarbeek rechtstreeks toegankelijk is voor trams komende van de Sint-Mariakerk.

• Inkorting Lijn 12

Aanpassing van de reisweg van L 12. Vanaf deze datum wordt het traject van de autobuslijn 12 die de luchthaven van Zaventem ("Brussels airport") met de Hertogstraat ("Brussels City") verbindt, ingekort tot het Luxemburgplein. Vanaf deze datum wordt de frequentie op weekdagen overdag echter opgevoerd naar een bus om de 20 minuten, voorheen 25'. Na 20 u en in het weekend wordt er om de 30' gereden.

Eventjes herinneren dat er op de express lijn 12 slechts haltes zijn aan het Luxemburgplein, het Schumanplein, het pre-metrostation Diamant, de Genèvestraat, het NAVO-hoofdkwartier en aan de Luchthaven. Voor reizigers die vanuit Brussel naar Zaventem willen reizen geldt een speciale tarief van 3 Euro. MTB-abonnementen en zelfs de 65+kaarten zijn NIET geldig tussen de NAVO en de luchthaven.

• Werken op de Louis Schmidlaan

Vanaf 18 maart 2003 reden de trams van L 23-90 op de Louis Schmidlaan over een stukje enkel spoor van ong. 250 m, ter hoogte van de Hansen Soulielaan dit omwille van spoorwerken. Sinds 25 april reden de trams weer normaal. Het spoor richting Generaal Meiserplein werd iets naar rechts verplaatst, waarschijnlijk om de aanplanting van jonge bomen tussen de sporen mogelijk te maken. De overloopwissel "Hansen Soulie" werd een 150 m richting Waversesteenweg verplaatst, en is tot op heden niet opnieuw in gebruik genomen.

• Opnieuw vooraan instappen

Er wordt een aanvang gemaakt met het opnieuw invoeren van het vooraan instappen op de buslijnen. Geleidelijk zal deze werkwijze terug worden ingevoerd, lijn per lijn. Als eerste is de expreslijn 12 aan de beurt. Op 12 mei volgen de lijnen 59 en 69.

De eerste dagen wordt elke bus begeleid door een steward, controleur, lijnchef of dispatcher om de reizigers wegwijs te maken.

De MIVB hoopt met het herinvoeren van de verplichting om vooraan in te stappen en het vervoerbewijs te tonen het veiligheidsgevoel binnen het rijtuig te doen toenemen, de chauffeur terug de rol te laten spelen die hij/zij verdient aan boord van zijn/haar bus en het zwartrijden te doen afnemen.

• Verwijdering brugpijler

Vanaf 3 april 2003 (en dit voor ongeveer 2 maanden) rijden de trams van de L 23 en 52 over een stukje enkel spoor van ong. 250 m ter hoogte van de Leopold-tunnel. Dit is de tunnel met het gekende S-bochtje, gelegen in/aan de Jules Van Praetlaan. Een van de brugpijlers, oorzaak van de S, zal worden weggenomen, waardoor de bocht minder scherp hoeft te zijn, en ook dit traject toegankelijk zal worden voor de T2000.

• Aanrijding 7720

Op 5 april 2003 om 22.15 werd in de Jachtlaan de tram 7720 van L 81 achteraan aangereden door de inrukkende L 39 wagen 7801. Deze laatste had net de dienst beëindigd en was op weg naar de remise Elsenne, van waaruit de L 39-44 in het weekend verzekerd wordt.

Er vielen twee licht gekwetsten, en de schade aan de 7720 is aanzienlijk. De oorzaak van deze aanrijding is onduidelijk, maar een menselijke fout is waarschijnlijk.

• Nieuw spoor lijn 18

Sinds 5 mei 2003 nemen de trams van de L 18 richting Dieweg het nieuwe spoor in gebruik in de Jubelfestlaan. Dit spoor ligt op de plaats waar vroeger het spoor richting Houba de Strooper lag, en dus in eigen bedding. De trams richting Houba de Strooper reden al langer op een nieuw aangelegd spoor, ook in eigen bedding.

IW

MUSEA

• Seizoensopening VlaTAM

Op zaterdag 8 september 2002 reden de motorwagens 200, 305 en 181 mee in de tramtocht maar voorzien van een PCC-stroomafnemer. Nu werden deze trams (terug) voorzien van trolleystrangen. Ter gelegenheid van de seizoensopening van het museum werden de drie trams als publiekstrekker opgesteld in de Diksmuidelaan. Het was een unieke gelegenheid om deze rijtuigen terug op straat te zien met de oude trolleystrang. Voor de gelegenheid was motorwagen 181 uitgerust met een kopbord van lijn 16, de lijn waarop de 181 jarenlang reed.

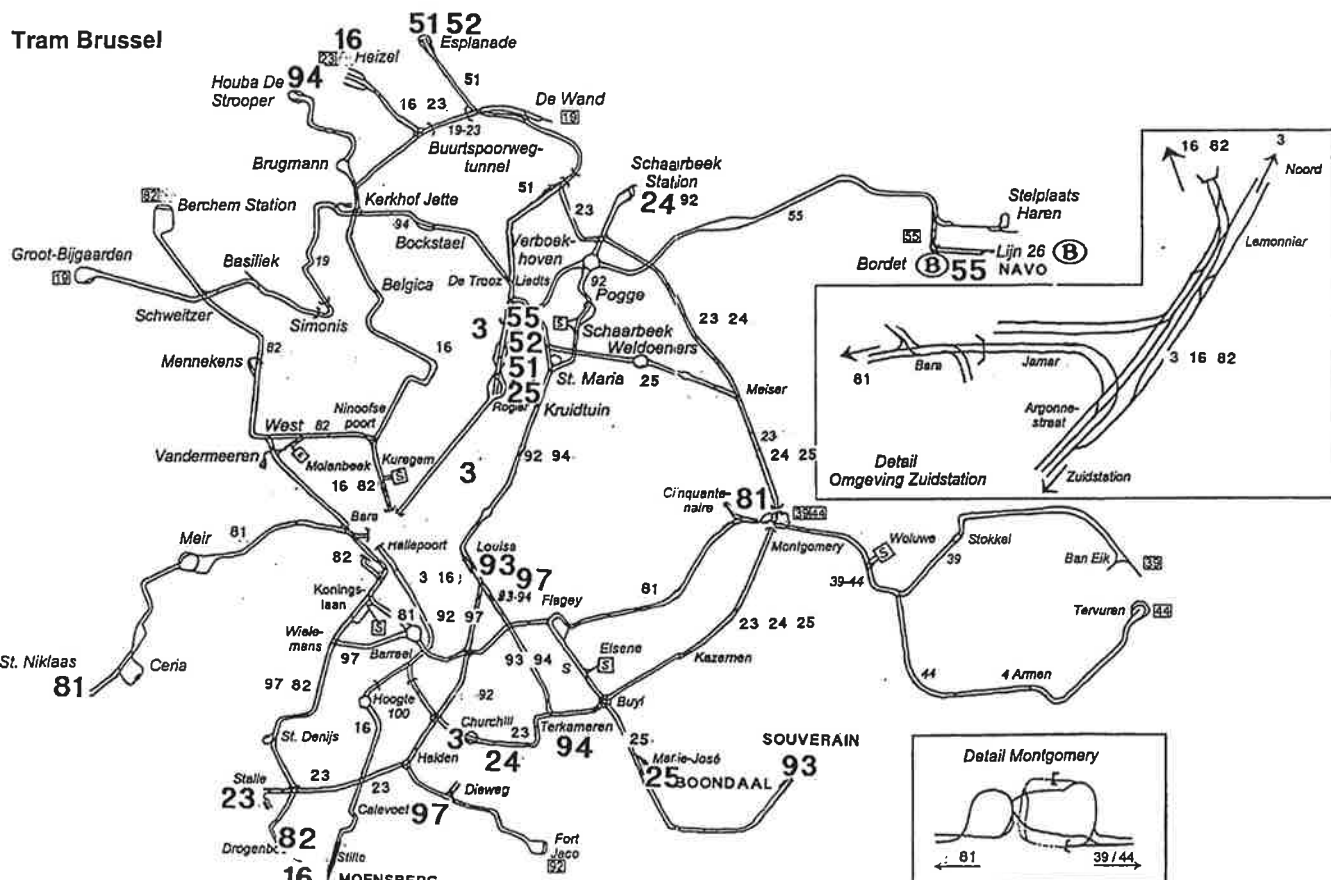
• B.V.S.

Leden van de werkgroep van de museumlijn Dendermonde - Baasrode - Puurs hebben op het perron van Baasrode-Noord een oud mechanisch tweestanden armsein geplaatst. Dit sein zal kortelings worden aangesloten om samen met de overweg een veilig vertrek te garanderen tijdens de rijdagen van B.V.S.

• Stoomgroep Maldegem

De Stoomgroep Maldegem heeft een diesellangeerlocomotief (NMBS 8467) aangekocht maar kon zelf niet instaan voor het overbrengen naar Maldegem. De T.S.P./P.F.T. kwam ter hulp met museumlocomotief 210.077 (6077^e) om de 8467 over te brengen.

AJ



Verenigingsnieuws

1. MAANDELIJKSE PROJECTIEAVONDEN

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

27 juni 2003 : **De Railkenner van het jaar** (Erik Heylen). Het gaat hier over een nieuw initiatief, waarbij elke aanwezige actief kan meewerken. Er worden een 80-tal dia's getoond van spoor-, tram- of busfenomenen en het is aan de toeschouwer om te ontdekken wat en waar. Aan de ingang van de zaal wordt een lijst met meerkeuzeantwoorden uitgedeeld, waarop iedereen zijn antwoorden kan aanduiden. In de tweede ronde worden de dia's opnieuw getoond met de verklaringen, en nazicht van de antwoorden. Om de echte kenner er uit te halen zijn er ook schiftingsvragen (één op tramgebied en één op treingebied) waarop meerdere punten staan; hoe dichterbij, hoe meer punten. De winnaar mag zich 'railkenner van het jaar' 2003 noemen en krijgt een consumptie van de voordrachtgever als 'prijs'.

25 juli 2003 : praatavond

22 augustus 2003 : **Uitstap per trein van Londen naar de districten Devon en Cornwall** (Leo Van Driessen). Met diverse uitstappen zoals de dubbeldekkbus van St Mary's eiland, de kleinste trein naar St Yves, de 100-jarige tramlijn naar Colyford-Colyton, óp de loc van de Bodmin toeristische stoomtrein, stoomtreinrit Buckfastleigh-Staverton, het mechanisch seinhuis in Truro, een uitstap Tor-Newquay, enzovoorts.

26 september 2003 : **Stadswandelingen** (Bob Morren). Wandelingetjes, géén detailwerk, door Antwerpen, Brussel, Gent en de NMBS in de jaren 1970. We halen wat herinneringen op en discussiëren zonder twijfel wat. We nemen ook de bus. En... we wippen eens naar nog wat vroeger en nog wat later. Maarr : Lijn W! G! S! Lijn 32 in de mist! Kraakpropere Gentse drieassers! Krakende Antwerpse knarren! Lier zonder draad! De eerste "bus-alleen" straat van de MIVA? Het geheim van de Russen en lijn 12...

Brussel (20.00 uur, vergaderzaal Anneessens, ingang Fontainasplein)

juli en augustus : geen vergaderingen

9 september 2003 : **MIVB allerlei** (Luc De Coster). Gevarieerd pro-

gramma met stelplaatszichten, werken, nog zichtbare overblijfsels van vroegere spoortoestanden, enz.

2. VERSLAG VAN DE ALGEMENE LEDENVERGADERING, LEUVEN - 22 MAART 2003

Aantal deelnemers : 20; aantal volmachten : 12

De deelnemers ontvingen 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 16 maart 2002, dat werd gepubliceerd in Rail-Revue 02/2, wordt door de vergadering goedgekeurd.

2. Verslag van de activiteiten in 2002

De uitgave van 4 nummers van Rail-Revue werd toegelicht, alsook de maandelijkse vergaderingen in Antwerpen en Brussel. Er wordt kort verslag uitgebracht van het bezoek aan de HST-werven in Leuven op 16 maart, de rit in Luik met de laatste bus in STIL-kleuren op 13 april, de afscheidsrit van de aërodynamische bussen in Hasselt op 29 juni, de afscheidsrit op 5 januari van de laatste enkelgelede tram aan de kust.

3. **Jaarverslag van de secretaris**
Eind 2002 had de vereniging 310 leden, te weten 305 hernieuwd vanuit 2001, 1 hernieuwd lidmaatschap en 5 nieuwe; één overlijden. Het ledenaantal voor 2003 is, volgens de stand van de betalingen op 15 maart : 280 leden; hiervan 279 vanuit 2002 en 1 nieuw. De nationaliteitsverdeling is : 258 in België, 20 in Nederland, 2 in andere landen.

4. Kasverslag

Het kasverslag over het kalenderjaar 2002 wordt voorgelezen en door de voorzitter toegelicht.

Er waren 8055 Euro inkomsten van lidgelden; 167 Euro van intresten; 314 Euro verkoop. De uitgaven voor tijdschrift, secretariaat en Febelrail waren 6152 Euro, 516 Euro en 67 Euro, bankkosten 33 Euro. De uitstappen gaven een negatief saldo van 391 Euro, diversen een tekort van 94 Euro. Een lening van 1750 Euro werd toegestaan aan het Buurtspoorwegmuseum.

Op 31.12.02 was de stand van de rekeningen 10493 Euro. Na verrekening van de lening, nog te ontvangen betalingen, te ontvangen facturen en inkomsten voor 2003, was er eind 2002 een eigen vermogen van 9067 Euro.

5. Verslag van de kascommissie

De leden van de kascommissie heb-

ben het kasverslag nagezien, maar hebben diverse opmerkingen over boekingen en verantwoordingen. Er wordt geen goedkeuring gegeven, maar een lijst van opmerkingen wordt aan het bestuur overhandigd. Afgesproken wordt dat op de bestuursvergadering van 25 april het bestuur nadere informatie zal bezorgen over de betwistingen. Indien dit aanvaard wordt zal alsnog goedkeuring worden gegeven, zo niet moeten de rekeningen 2002 opnieuw besproken worden op de ledenvergadering van maart 2004.

6. Verkiezing van de kascommissie 2003 (behandeld na punt 8)

De huidige kascommissie bestaat uit de heren Gustaaf Timmermans (uit-tredend) en Alain Janmart. Eerstgenoemde stelt zich herkiesbaar, laatstgenoemde treedt uit a.g.v. zijn verkiezing in het bestuur.

De heer Erik Heylen stelt zich kandidaat en wordt samen met de heer Timmermans unaniem verkozen.

7. Bespreking van het tijdschrift

Volgende punten worden aangehaald :

- de kosten voor het tijdschrift bedragen per nummer ongeveer 700 Euro voor het kopiëren, 100 Euro voor het scannen en port; met enveloppen dus ongeveer 4000 Euro per jaar;
- er is een tekort aan correspondenten; voor de kust is het nu ok, maar Gent en Brussel stellen problemen; de heer I. Willems stelt zich kandidaat om nieuws over de MIVB te bezorgen;
- de vergadering geeft het bestuur mandaat om zo nodig korte-termijn maatregelen te nemen om de uitgave van het tijdschrift veilig te stellen; het is wenselijk om voor belangrijke functies te voorzien in een assistent-uitvoerder, met oproep in het bijzonder voor de layout;
- het aantal redactieleden is thans te beperkt; er is ook nood aan een gestructureerde redactionele werking; de heren G. Timmermans, L. Couscheir en E. Heylen zijn bereid om hiermee te starten;
- gediscussieerd werd over de wenselijkheid van duidingsartikels, met verwijzing naar de recente artikels over de wijzigingen aan de top van de NMBS; besloten wordt dat berichtgeving over dergelijke onderwerpen kan, maar sereen en objectief, onder toezicht van de redactie.

8. Verkiezing van het bestuur

Het Bevo-bestuur dient statutair elk jaar voor één derde hernieuwd te worden. Dit jaar zijn de heren R. Boogaerts en R. De Landtsheer uit-tredend, eerstgenoemde stelt zich herkiesbaar, maar niet als voorzitter. De heer A. Janmart heeft zich kandidaat gesteld als voorzitter. De kiescommissie wordt gevormd uit de heren G. Timmermans en R.

Van Iseghem. De resultaten zijn : voor R. Boogaerts 20 ja, 5 nee, 7 onthoudingen; voor A. Janmart 27 ja, 5 nee.

De heer Boogaerts zal het penningmeesterschap overnemen, in overleg met de huidige penningmeester.

9. Voorziene activiteiten

Reeds uitgevoerd is de uitstap aan de kust op 5.1, voorziene uitstappen zijn begin mei een afscheidsuitstap met de oudste gelede bussen, en line up aan stelplaats Tjalkstraat, een bezoek van de onderboring van Antwerpen CS als de tunnels klaar zijn (december?) en een bezoek aan de Metropolislus en PAL eind dit jaar.

De opportuniteit van Vebov-deelname aan het museumbeleid werd uitvoerig besproken. Besloten werd dat dit kan indien een voldoende representatieve overleggroep binnen Vebov zich hiervoor inzet, onder verantwoordelijkheid van het bestuur, dat de overige leden op de hoogte worden gehouden via artikels

in het tijdschrift en dia-avonden, en alles mits een goede relatie met Vlatam.

10. Budget 2003

De voorziene inkomsten (lidgelden + verkoop publicaties + rente + uitstappen) bedragen 5900 Euro. Het uitgavenbudget bedraagt 4900 Euro voor het tijdschrift, 600 Euro voor secretariaatskosten, 75 Euro voor Febelrail en Morop, 125 Euro voor uitstappen, 200 Euro voor diversen, totaal 5900 Euro.

11. Vaststelling van de lidmaatschapsbijdrage 2004

Goedgekeurd wordt het maximum voor het lidgeld op 20 Euro te behouden, plus bijkomend de kosten voor verzending naar het buitenland, en bijkomend 1,5 Euro voor laatbetalers.

12. Rondvraag

- de verzendingstijd van het tijdschrift is ok, verzending met PRIOR is niet nodig;
- om alle moeilijkheden en ergernis met de afrekening van de zaal en

drank voor de voordrachtgever bij de maandelijkse vergaderingen in Antwerpen voortaan te vermijden wordt afgesproken dat de heer E. Heylen, als plaatselijk verantwoordelijke, tijdig aanvulling van zijn voorschot zal krijgen, en afrekening mag doen met zelf opgestelde kostenopgave die door het bestuur zal geparafeerd worden;

- de beheerder van de zaal heeft al laten horen dat onze huurprijs laag is en dat we wel eens zouden moeten verhuizen naar de zaal boven; sommige leden vinden dit geen bezwaar, maar als er veel publiek is zou dit toch moeilijkheden meebrengen; wij nemen een afwachttende houding aan;
- het spaarvarken moet niet heringevoerd worden;
- de diaverkoop zal voortaan georganiseerd worden met een vaste startprijs (bv 0,50 Euro), een minimum opbodprijs (bv 0,20 Euro), te verhogen vanaf een bepaald plafond.

Lezersforum

Omtrent Werkwagens van toen (XXXVIII)

In het vorig nummer verscheen er een oproep tot identificatie van de juiste plaatsen waar enkele foto's werden gemaakt. Graag wil ik hier op ingaan en tevens nog enkele verduidelijkingen toevoegen.

Foto 2 met de 8826 en de fietser werd niet genomen in de Provinciestraat maar wel in de Pothoekstraat, alvorens de woningen links op de achtergrond werden afgebroken. De foto werd genomen op praktisch dezelfde plaats als foto 6, maar dan wel in de tegenrichting. Helemaal achteraan is de spoorwegberm ter hoogte van de Schijnpoortweg en de Halenstraat te zien.

Foto 3 — eveneens met de 8826 — werd niet genomen aan de Draakplaats maar wel bij het verlaten van de keerlus in de Engelselei (tussen lijnen 10 op de Turnhoutse- en 24 op de Herentalsebaan). Op die plaats zijn de "centers" dichtgemaakt, in tegenstelling tot de Draakplaats en andere plaatsen in Antwerpen.

Bij foto 5 (de 8827) is te vermelden dat de tram zich in de Frans de l'Arbreleaan bevindt en op lijn 3 richting Merksem rijdt.

De foto's 9 en 10 tonen enkele merkwaardigheden. Op de linkerkant van foto 9 zien we nog de spoorweg van Antwerpen Zuid naar Dendermonde, met juist rechts van de 5853 de loop-

brug over de sporen. Tussen de 5853 en de eerste PCC zien we een geamputeerde bovenleidingmast, waaraan de rijdraad provisorisch werd opgehangen. Het autoverkeer gebeurde in beide richtingen op de rijbaan richting Antwerpen. De foto's werden genomen ten tijde van de constructiewerken van de Kennedytunnel en de bijbehorende bruggen en wegenis. Tenslotte nog even auteur Jacques Cohn en medewerker Staf Cuyt bedanken voor hun immer interessante bijdragen aan Rail-Revue.

Luc Couscheir

Betreft : aanvullingen op "Werkwagens van toen"

Beste Jacques,

Nadat we onze duimen en vingers hadden afgelikt van je fotoreeks willen hierbij wat bemerken. Het betreft je twijfels over de locatie van een paar foto's uit de reeks 18 uit de RR van Maart.

In foto 2 rijdt de 8826 niet in de Provinciestraat maar in de Pothoekstraat. Op de achtergrond zien we de spoorwegbedding en de bovenleidingsportalen van Schijnpoort.

In foto 3 staat de 8826 met zijn lories niet op de Draakplaats maar in de Engelselei te Bergerhout. De glimmende 8827 (ex 172) zet koers naar Merksem werf op de Frans de l'Arbreleaan in Merksem.

Het valt op dat je vaak werk-wagens met lories in de Pothoekstraat of in de omgeving van de Schijnpoort hebt kunnen "vangen". Dat is eigenlijk normaal want

er werd driftig op en neer gereden tussen de Centrale werkplaatsen aan de Draakplaats en de werf aan de dokken van Merksem. ("den hof") Die konvooien hadden een vast traject : Dageraadplaats, Arendstraat, Mercatorstraat, Pelikaanstraat, Astridplein en zo verder langs lijn 3. Zoals altijd zullen de uitzonderingen de regel bevestigd hebben.

Bij het zien van de foto's van de 5831 moest ik even slikken : ik heb hem als kleine aap voor het eerst in de lus op de Groenplaats weten staan, ook voor kaartenverkoop. Op zich was dat al vrij abnormaal, want alle wagens stopten voor het Postgebouw, maar die tuimelkoersborden had ik nog nooit gezien en voor het eerst zag ik daar de kleuren van lijn 4 en 8! Ik was grootgebracht met "Brills", filmkastwagens dus, op lijn 4/8 in die tijd.

Het zou kunnen dat het mechanisme vastgeroest was, maar ik denk eerder dat ze dat zo plat zetten zodat de wachtende reizigers niet zouden gedacht hebben dat er een lijndienst aankwam. En vermits de diensten op lijn 4/8 toch met andere wagens werd gereden, waarom dan ook die platen eraf halen?

Tot slot heb ik me nooit gerealiseerd dat de PCC's van de tweede generatie nog met de mooie blauw-roodwitte reclame van Ysendyke's hebben gereden. Waar een knipoog van jou al allemaal niet goed voor is...

Bob Morren, Johan Tyssens



Motorwagen 181 in de Diksmuidelaan met enkel de muur van het museum als achtergrond, 19 april 2003. Foto : Alain Janmart.



Te bewonderen in Hasselt is deze 441576 van Melotte, inclusief Nederlandse nummerplaat. Deze ex BBA wagen kreeg enkel voor en achter een De Lijn schildering. Hasselt 27 februari 2003. Foto : Luc Couscheir.