

# RAIL-REVUE

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



**Negentiende jaar - Nr. 4**

**Jan. - Feb. - Maa. 2004**

ISSN 0773-0713

Afgiftekantoor : 2610 Wilrijk 1

P208887

## Lezersforum

### De 9994.

Mijn oudste notaboekjes gaan tot 1934-'35 terug, maar ik had reeds in 1933 (ik was toen 6 jaar oud), de Antwerpse Paardenmarkt "ontdekt", om er urenlang, op schoolvrije dagen, de boeiende rangeerbewegingen van talloze NMVB-motorwagens tussen en om de soms oeroude bijwagens (denk maar aan de 1350-ers en 1750-ers met middenbalkon en teakhout beplating) te bewonderen. Andere Buurtspoorweg-trekpleisters waren het station Zurenborg, de Herentalse Poort en, last but not least, het voormalige "Zwemdok", waar de zuidelijke lijnen hun eindpunt hadden. Daar rangeerden toen de tramstellen naar Boom en Rumst, met onder meer de merkwaardige ex-open bijwagens van de reeks 8897-8904 en diverse types van ex-stoom bijwagens met open of gesloten balkons. De motorwagens waren meestal tweeassers van de Seneffe-reeks 9695-9714, maar ook wel enkele, toen nog bijna nieuwe, opvallend mooie motorwagens van het type "Standaard met

houten koetswerk en zichtbare langs balk". Dit waren hier toen de 9754-55, 9990-94, 9996 en 10000 (de 9978, 9988 en 9989 waren na korte tijd reeds naar de Broechemse lijn verhuisd). Het was dan ook mijn eerste ontmoeting met ondermeer de 9994, die onlangs voor museumdoeleinden naar Weelde werd overgebracht. Mijn notaboekjes vertellen dat de 9994 rond 1937, samen met de 9992, naar Merksem werd verplaatst, om in de jaren 1937 tot 1940 voornamelijk op de lijnen 70 doorstreept, 70 en 72 dienst te doen; meestal met de verbouwde vierassige bijwagens 1400-04, 1850-51, 1900 en 2100-2101. Na de oorlog kwam ik in 1947 naar Antwerpen terug. De 9994 was toen gemoderniseerd en qua uiterlijk aan de "Odessa's" met grote lijnfilm aangepast (1). Hij reed nu meestal op lijn 63 naar Polygoon en soms ook wel op lijn 65; dit tot de komst op lijn 63/64 van de gemoderniseerde "Standaards" (eenrichtingswagens met plooi-deuren) 10087, 10108-10 en 10126. Minder bekend is dat de Groep Antwerpen voor deze diensten uit Charleroi de vierassige "Braille-Comte" bijwagens 19471,

19473, 19474 en 19475 (eveneens eenrichtingsrijtuigen met plooi-deuren) had geleend; bijwagens die na korte tijd, samen met de hiervoor genoemde motorwagens, terug naar Charleroi verhuisden. Antwerpen ontving toen in ruil voor deze motorwagens de "Standaards" 10312, 10323-25 en 10328. De van lijn 63 verdreven 9994 was nu op alle andere lijnen van het Antwerpse Noorden aan te treffen, namelijk de lijnen 61, 65, 72, 75 en 77, alsmede, afwisselend met de 9777, voor het rangeerwerk te Polygoon. Na het geleidelijk vervangen van alle "Standaards" door de nieuwe "Type S"-wagens kwam de 9994 tenslotte als werkwagen bij de kustlijn terecht.

(1): Deze verbouwing (over de langs balken geplaatste zijpanelen, vernieuwde voor- en achterzijde met grote filmkast) werd, voor zover ik me kan herinneren, bij de volgende wagens uitgevoerd: 9646, 9654, 9656, 9657, 9660-64, 9688, 9773, 9777, 9778 en 9994.

Jacques Cohn.

### INHOUD VAN DIT NUMMER

Lezersforum - De 9994	2
De eerste NMVB-bussen (deel 2)	3
NMBS	8
De Lijn - Antwerpen	12
De Lijn - West Vlaanderen	16
De Lijn - Oost Vlaanderen	16
MIVB	16
Busworld	17
Buslijn 42 Brugge - Breskens	21
Verenigingsnieuws	23

Werkten mee aan dit nummer:

Eddy Cassiers, Jacques Cohn, Luc Couscheir, Mark De Schutter, Eddy Geuvels, Erik Heylen, Alain Janmart, Hubert Van den Bergh, Rudy Van Iseghem, Igor Willems

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

**Verantwoordelijke uitgever:** Mark De Schutter, Sint-Albertusstraat 2, 2812 Mechelen. **Redactie:** Luc Couscheir, Erik Heylen en Rudy Van Iseghem. **Secretariaat:** Hubert Van den Bergh, Kroonstraat 8, 3920 Lommel. **Lidgeld 2002:** België 18 Euro, Buitenland 21 Euro. **België:** Rekening Bank van De Post 000-0466768-04 van de v.z.w. VeBOV, Mechelen. **Andere Europese landen:** door middel van in Euro uitgeschreven Eurocheques, te richten aan hoger vermeld secretariaat.

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

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

## De eerste NMVB-bussen

### Deel 2: AB. 791 tot AB. 1036

In het eerste deel bereikten wij het busnummer AB.498. De NMVB heeft in haar nummering blijkbaar de reeksen 500 en 600 weggelaten. Wel bestond er, nog voor de oorlog, een buurtspoorwegontwerp voor een trolleybus EB.701 (EB staat voor elektrobus), bestemd voor een geplande TB-lijn Etterbeek - Overijse. Deze lijn werd nooit verwezenlijkt, maar ik hoop binnenkort toch enkele foto's te kunnen tonen over de diverse pogingen en proeven van de NMVB om drukke buslijnen onder draad te brengen. Na de serie 400 ontstond in de nummering een leemte tot AB.763 (!), terwijl de daarop volgende nieuwbouweeksen begonnen met AB.800 en verder.

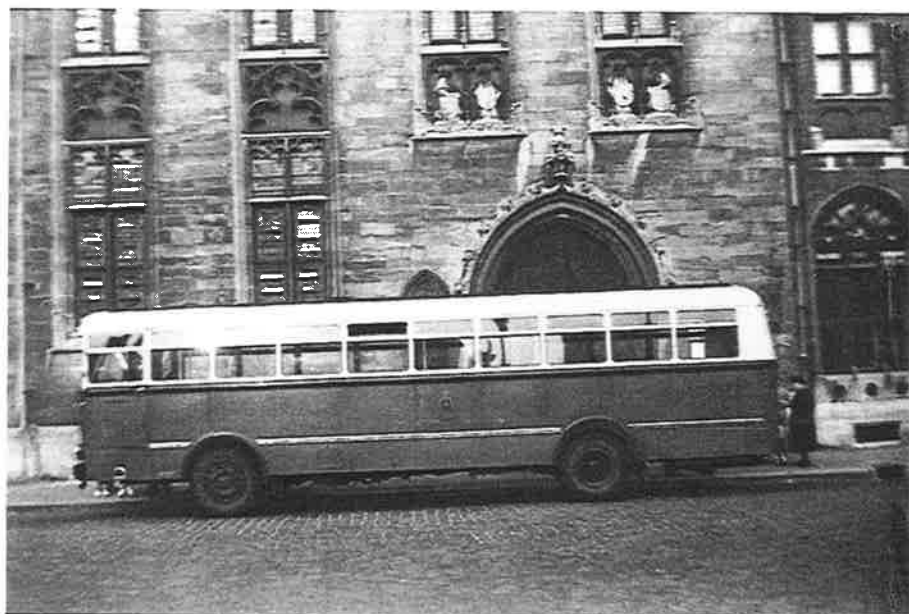
**Foto 1:** In juli 1964 heb ik - toevallig - in de stelplaats Het Rad, aan de lijn Brussel - Halle, een terzijde gestelde bus met het nummer AB.791 gezien. Het voertuig droeg de crème-groene livrei van de NMBS-bussen en het erbij horende embleem, de bekende door een ovaal omsloten "B". Het nationale registratienummer, in dit geval 10-0813, sierde de voorzijde. Ik vermoed dat het hier ging om een late overname door de NMVB, van een privébus, die vervolgens spoedig buiten dienst werd gesteld.



**Foto 2:** AB.808 in augustus 1954 op de Grote Markt in Brugge. Reeks AB.800-809. Onderstel Guy, motor Gardner, koetswerk Jonckheere, bouwjaar 1951. Mijn dank gaat nogmaals naar de heer Luc Couscheir, die mij met de opgave van bouwjaren, onderstellen, motoren en koetswerken bijzonder heeft geholpen. Tussen 1951 en 1955 heb ik deze bussen op volgende plaatsen en omgevingen zelf kunnen waarnemen:

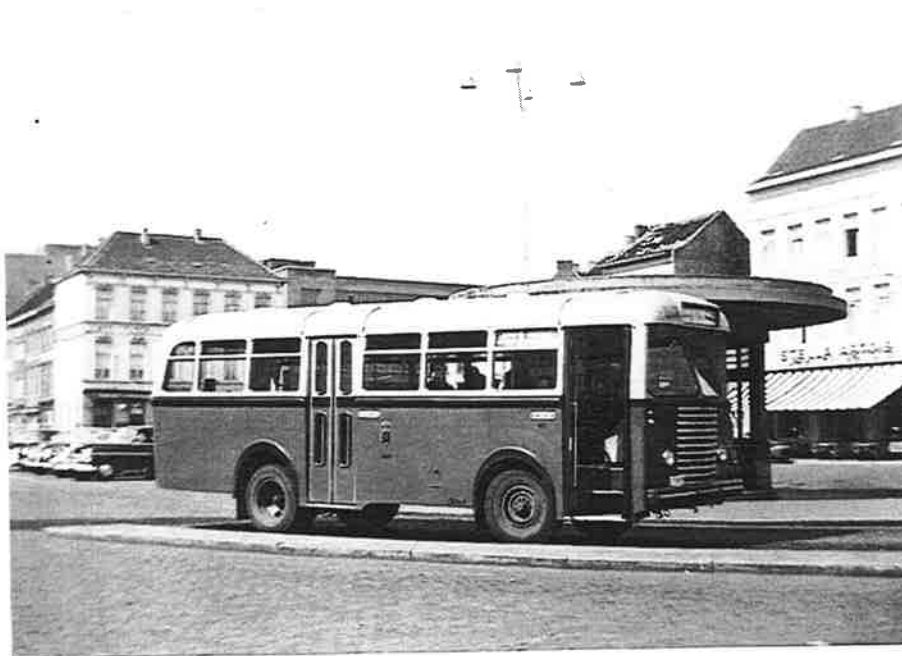
- Brugge: AB.807, 809.
- Brugge, later Kortrijk: AB.803, 804, 805.
- Kortrijk: AB.800, 806, 808.
- Oostende, later Roeselare: AB.801
- Roeselare: AB.802.

**Foto 3:** AB.832 in november 1955 voor het station van Tournai. Slechts twee exemplaren, in 1952 gebouwd met de nummers AB.832 en 833: General Motors met een Jonckheere-koetswerk.





**Foto 4:** Hier zijn tweelingbroer AB.833 in februari 1955 in de stelplaats Eugies. Ik heb deze bus in 1953 op de Leuvense buitenlijnen zien rijden, in 1954 te Tournai en daarna in de Borinage. In 1957 was hij weer in Eugies.



**Foto 5:** AB.868 in mei 1955 op de Mechelse stadslijn 1 aan zijn eindpunt op het stationsplein. Deze bus maakte deel uit van een grote reeks stadsbussen, gebouwd in 1951-53 en genummerd van AB.834 tot 893 + 975 en 976. Het waren Chevrolet/Perkins met een koetswerk van Jonckheere. In de jaren vanaf 1952 heb ik ze op volgende plaatsen kunnen waarnemen:

- Mechelen: 837, 840, 844, 866, 867 (deze laatste op Aartselaar - Rumst), 868, 869, 880-887.
- Leuven: 838, 848 (later in Aalst), 850, 854 (later in de Ardennen), 855, 862, 863 (later in Tienen), 864, 865, 888-893.
- Ardennen: 834 (in 1955 te Marloie uitgebrand), 835, 836, 839, 845, 871, 874 (later Namur).
- Namur: 843, 870, 872, 873, 875, 876, 877, 878, 879
- Moeskroen: 841.
- Oostende: 842 (later Moeskroen).
- Tournai: 846 (later Aalst), 849 (later Leuven), 851-853.
- Aalst: 847.



**Foto 6:** AB.921 in maart 1955 te Tournai. Reeks 894-933, gebouwd in 1952-53, Brossel/Leyland met koetswerk Jonckheere. Vanaf 1953 heb ik uit deze serie de volgende bussen kunnen waarnemen:

- St.-Truiden: AB.898.
- Aarschot: AB.901.
- Leuven: AB.902, 903, 925, 926.
- Binche/La Louviere: AB.906, 909.
- Gent: AB.908.
- St.-Niklaas: AB.911.
- Luik: AB.912, later Tournai.
- Ieper: AB.915, 916.
- Tournai: AB.907, 914, 917, 920, 921, 922, 923, 924, 927, 931- 933.
- Mons: AB. 918, later Tournai.
- Haacht: AB.919.

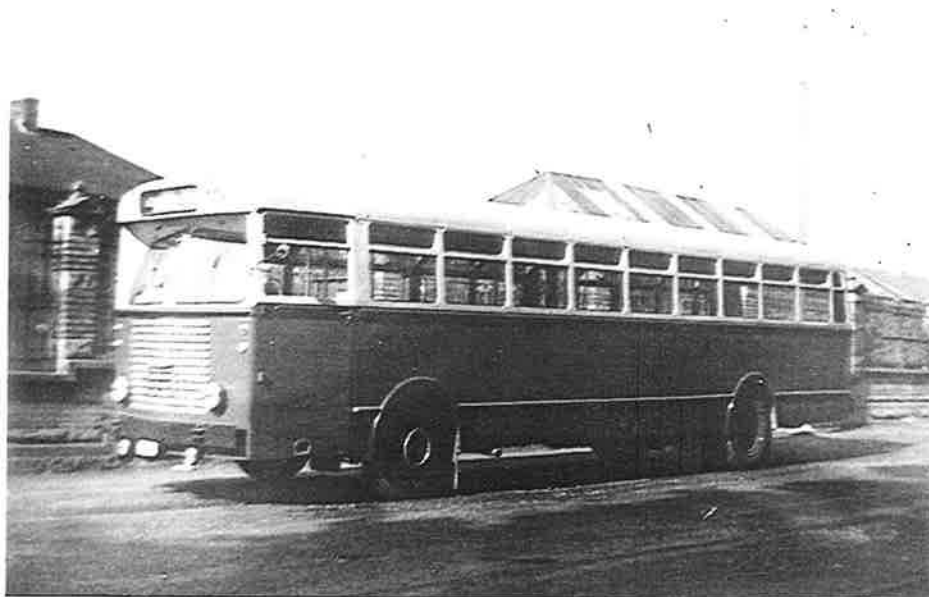
In 1957 reden de AB.897, 902 en 926 in Tournai.

In 1954-55 kwamen de 844, 848, 866 en 867 eveneens naar Aalst. In 1956 zag ik laatst genoemden in Turnhout rijden. In 1957 verschenen de 846, 854 en 856 te Aalst, nadat ze in St.-Niklaas hadden dienst gedaan. Rond 1956 kwamen de 843, 852, 870, 872 en 877 naar Leuven. Toen reden de 842, 873 en 875 te Kortrijk en Moeskroen, de 879 te Tournai, de 853 te Mons en de 841 in Gent.

**Foto 7:** Van hetzelfde type is AB. 933, de laatste van zijn reeks, afgesteld voor sloop. Maart '64 Boussu

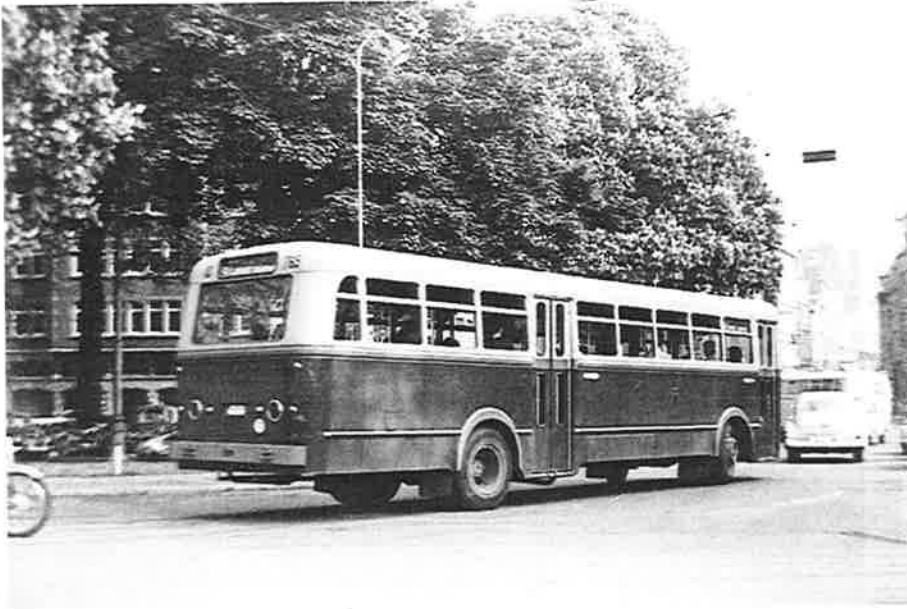


**Foto 8:** AB.947 in augustus 1955 te Namur op lijn 12 (ex-AR-lijn 10). Reeks 934-973, onderstel en motor Leyland, koetswerk Ateliers Mecaniques de Nivelles, gebouwd in 1951-53.



**Foto 9:** Sloop in de stelplaats Marloie, eveneens in augustus 1955, van de uitgebrande AB.962, na slechts twee jaar dienst.





**Foto 10:** B.969, uit dezelfde reeks, te Namur in mei 1955. Ik heb in de jaren 1953 tot 1957 de volgende bussen van de reeks 934-973 kunnen waarnemen:

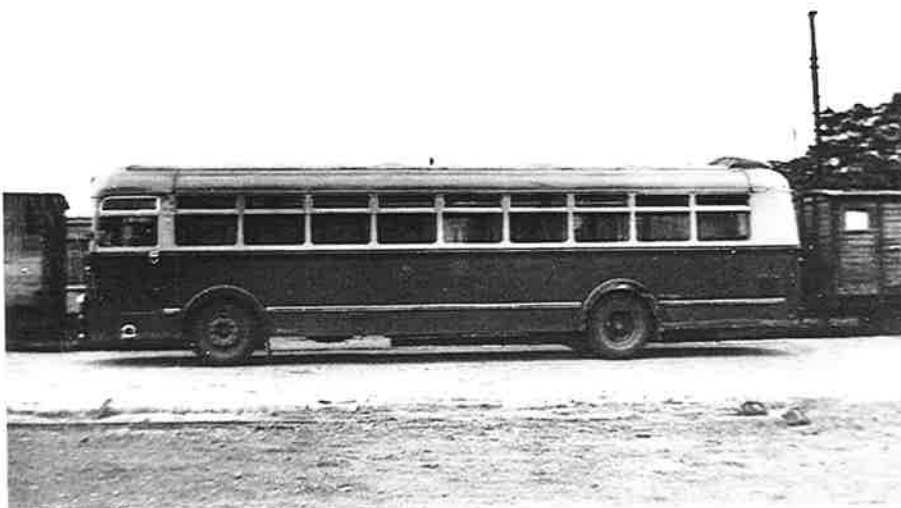
- Namur: AB. 934 (later Bouillon, Bastogne en Wellin), 936, 937, 938, 942, 951, 952, 954, 955 (later Wellin), 957, 971.
- Bouillon: AB.935.
- Liège: AB.940 en 941.
- Mechelen: AB.961 (later Namur), 962 (later Namur, in 1955 gesloopt te Marloie).
- Bastogne: AB.963, 964.
- Deinze: AB.965.
- Haacht: AB.966, 967 (later Namur), 968, 972 (later Namur).
- Mons: AB.969-970, vervolgens Namur.



**Foto 11:** B.1014 in mei 1955 te Mechelen, op een dienst Rumst - Mechelen, onder de nog aanwezige rijdraad van tram 52. Reeks 977-1026 uit 1953-54, Magirus/Deutz met Jonckheere-koetswerk.

**Foto 12:**

Dezelfde AB.1014, twee jaar later in de stelplaats van Turnhout.



Verplaatsingen naar o.a. Oudenaarde, Moeskroen, Oostmalle, Turnhout, Tienen, St.-Niklaas en Brugge waren veelvuldig, doch een opsomming in dit artikel zou ons te ver leiden. (Een voorbeeld als illustratie: AB.1008 in 1954 in Brugge, in '55 in St.-Niklaas, in '57 in Antwerpen, in '58 in Oostmalle en Turnhout). Ik stel echter graag de volledige lijsten ter beschikking van geïnteresseerde lezers.

Van de reeks AB.977-1026 heb ik in de jaren '50 de volgende bussen zien rijden:

- Haacht: AB.977, 978, 983, 986, 990, 991, 992, 993, 1000, 1005.
- Leuven: AB.981, 984, 985, 987, 988, 989.
- Op de Antwerpse en de Mechelse lijnen: AB.978, 980, 981, 982, 983, 984, 986, 989, 991, 994, 995, 996, 997, 998, 999, 1001, 1002, 1003, 1004, 1009, 1011, 1014, 1024.
- Ieper: AB.1010, 1015, 1022, 1023.
- Gent: AB.1006, 1017, 1019, 1020, 1021, 1025, 1026.

**Foto 13:** B.1020 van hetzelfde type, in 1957 te Leuven opgenomen. Ik stel nochtans vast dat de koelkieuw, achteraan op het dak, een andere vorm heeft gekregen.

**Foto 14:** Nogmaals uit dezelfde reeks: AB.1025 in, januari 1955 vóór het goederenkantoor van het Maria-Hendrikaplein in Gent, gereed voor vertrek naar Herzele. De sporen van het voormalige AR-eindpunt van de lijn naar Geraardsbergen zijn nog aanwezig.

**Foto 15:** AB.1031 (stadsbus) in augustus 1955 vóór het station te Namur. Reeks 1027-1036, Brossel/Leyland met Jonckheere-koetswerk. Bouwjaar 1953-54. Ik heb destijds AB.1027 in Mechelen waargenomen; alle andere uit de reeks in Namur. In 1957 verscheen AB.1035 eveneens in Mechelen.

(Wordt vervolgd)

Tekst en foto's: Jacques Cohn

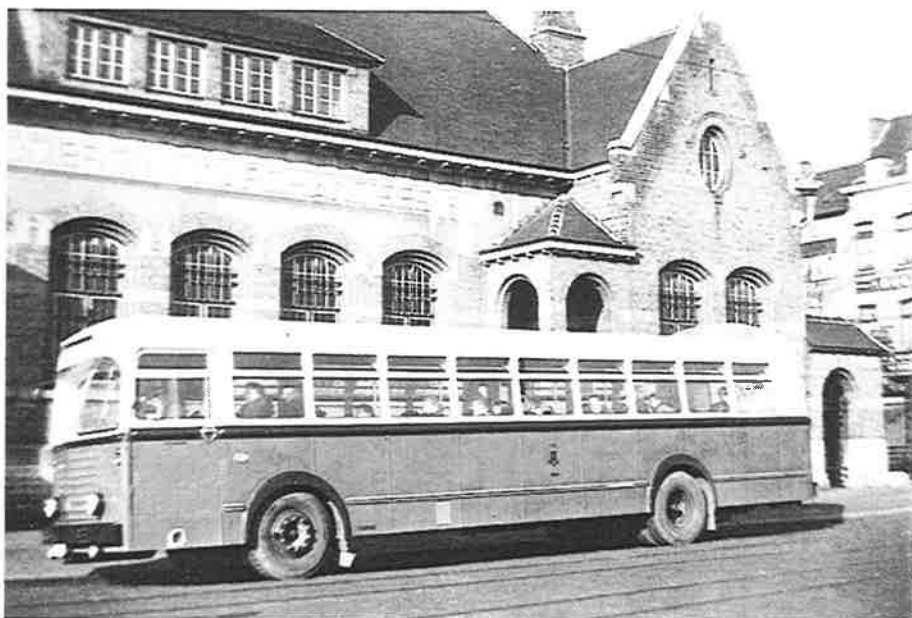
## Oproep

Op ons e-mail adres kwam er in december 2003 een oproep om hulp toe. Omwille van het uitzonderlijke karakter willen we toch deze oproep naar onze lezers overbrengen. De Heer Willy van der Velden is een chauffeur van De Lijn stelplaats Zurenborg. Deze heeft op 26 mei 2003 zijn zoontje Niels moeten afgeven aan een zware hersenvliesontsteking en is op zoek naar enig houvast. Zo heeft er bijvoorbeeld, iemand een of meerdere foto's genomen van toen zijn zoon naast hem (op de bus) stond. Waarschijnlijk was dit op lijn 17 of 27 aan de Pelikaanstraat.

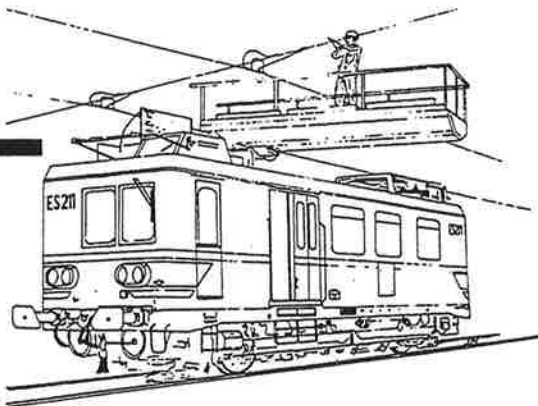
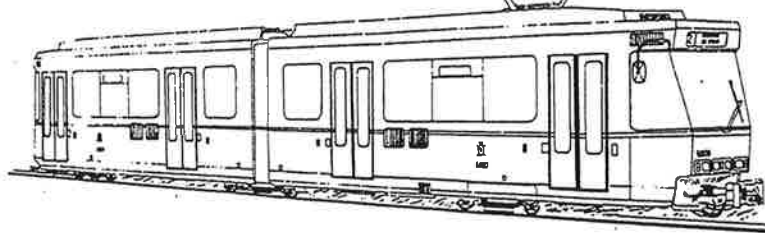
Mocht het mogelijk zijn om Willy te helpen met een foto dan kan U rechtstreeks reageren via volgende kanalen:

e-mail:

Willy.van.derVelden@pandora.be  
msn: Willy-Turbo17@hotmail.com  
De Lijn: dienstnummer 3131  
kasnummer 240 garage Zurenborg  
gsm: 0486/23.33.00  
adres: Koolhofstraat 32 - 2610  
Antwerpen-Wilrijk



# RAIL-AKTUEEL



## NMBS

### Station Antwerpen Centraal

Op zondag 14 december 2003 werden de perronsporen 4 tot 6 opnieuw in dienst gesteld voor het treinverkeer. Hierdoor beschikt men opnieuw over zes perronsporen. (Nvdr: Er blijven evenwel slechts twee sporen tussen Centraal en Berchem ter beschikking tot het einde der werken.) De volgende treinen hebben opnieuw Antwerpen-Centraal als vertrek- en eindstation

i.p.v. Antwerpen-Berchem of Antwerpen-Oost:

#### A) Tijdens de week:

- de L-trein naar Roosendaal
- de L-trein naar Sint-Niklaas
- de L-trein naar Brussel-Zuid
- de L-trein naar Herentals/Leuven.
- de IR-trein Mol - Hasselt/Neerpelt
- een vroege Thalystrein (V: 06.09) naar Paris-Nord en de late terugrit uit Parijs (A: 22.12)

#### B) Tijdens het weekend:

- de L-trein naar Roosendaal
- de L-trein naar Sint-Niklaas (om de 2 uur)
- de L-trein naar Aarschot - Leuven
- de L-trein naar Brussel-Zuid (en verder als IC-trein naar Charleroi)
- de vroege Thalystrein naar Paris-Nord en de late terugrit vanuit Parijs. Deze Thalystrein rijdt niet op zon- en feestdagen.

	verbinding	materiaal	werkdag	vroeger	weekend	vroeger
IC	Antwerpen C. - Brussel - Charleroi	501-570	.. u 20	.. u 16	-----	-----
IC	Antwerpen C. - Brussel Zuid (1)	21/27+M6	.. u 40	.. u 40	.. u 09	.. u 04
IC	Antwerpen C. - Gent - Lille Flandres	441-490	.. u 06	.. u 06	.. u 06	.. u 06
IC	Antwerpen C. - Gent - Oostende	13+I 11 (2)	.. u 37	.. u 37	.. u 39	.. u 38
IC	(Amsterdam) - Antwerpen C. - Brussel Zuid	11+HVNS	Berchem	<i>Berchem</i>	.. u 42	.. u 41
IC	(Brussel Zuid) - Antwerpen C. - Amsterdam	11+HVNS	Berchem	<i>Berchem</i>	.. u 28	.. u 28
IR	Antwerpen C. - Mol - Hasselt/Neerpelt (3)	AR 41	.. u 16	<i>Antw. Oost</i>	.. u 18	.. u 19
IR	Antwerpen C. - Hasselt - Liège - <i>Flemalle</i>	301-440	.. u 34	.. u 34	.. u 36	.. u 36
IR	Antwerpen C. - Mechelen - Leuven	301-440	.. u 03	.. u 03	.. u 33	.. u 33
IR	Antwerpen C. - Herentals - Turnhout	301-440	-----	-----	.. u 56	.. u 50
IR	(Essen) - Antwerpen C. - Brussel - Jambes	801-844	.. u 51	.. u 51	-----	-----
IR	(Jambes - Brussel) - Antwerpen C. - Essen	801-844	.. u 14	.. u 14	-----	-----
L/IR	Antwerpen C. - Brussel Zuid	801-844	.. u 54	.. u 54	-----	-----
L	Antwerpen C. - Brussel Zuid (4)	901-952	.. u 23	<i>Berchem</i>	.. u 21	<i>Berchem</i>
L	Antwerpen C. - Roosendaal	801-844	.. u 41	<i>Berchem</i>	.. u 41	<i>Berchem</i>
L	Antwerpen C. - Lier - <i>Herentals/Leuven</i>	901-952	.. u 44	<i>Berchem</i>	.. u 48	<i>Berchem</i>
L	Antwerpen C. - <i>Boom - Puurs</i>	801-844	.. u 13	.. u 20	-----	-----
L	Antwerpen C. - Sint Niklaas (5)	801-844	.. u 27	<i>Berchem</i>	.. u 24	<i>Berchem</i>

De *cursief* gedrukte stations worden in het weekend niet bediend

- (1) M6-dubbeldekrijtuigen ingesloten met 2 locs reeks 21 of 27
- (2) Weekdienst in de vakantie soms met M4-rijtuigen tussen 2 locs 21 en/of 27 en in het weekend ook met stellen 501-570
- (3) Tweeuurdienst Mol - Hasselt in het weekend met alleen vertrek op de pare uren
- (4) In het weekend rijdt de L-trein vanaf Brussel Zuid door als IC-trein naar Charleroi met stellen 441-490
- (5) In het weekend slechts om de 2 uur met vertrek op de onpare uren

#### C) Op zon- en feestdagen

- de IR-trein Antwerpen - Mechelen - Leuven rijden opnieuw na zes maanden afwezigheid.

De vertrektijden van sommige treinverbindingen werden eveneens aan-

gepast, omdat er niet meer dient te worden overgestapt in Antwerpen-Berchem. Bijna alle spitsuurtreinen blijven wel hun vertrekken en aankomsten in Berchem behouden, alsook de Thalysverbindingen van

en naar Amsterdam en Paris-Nord. De internationale IC-trein van en naar Amsterdam, blijft evenwel in de week enkel Antwerpen-Berchem bedienen.



### Enkele vaststellingen met deze wijzigingen

De reizigers en pendelaars die langs de lijn Antwerpen - Essen wonen ondervonden geen hinder door de gemakkelijke overstapmogelijkheden die zij vroeger hadden, toen hun stoptreinen het station van Berchem als vertrek- en aankomstpunt hadden. Nu zijn deze reizigers dikwijls hun aansluitingen kwijt omdat de vertrektijden van sommige treinen werden verlaat. De stoptrein uit Essen komt aan op het uur 19'. De IC-trein naar Brussel vertrekt om het uur 20', waardoor de aansluiting onmogelijk wordt. De stoptreinen naar Boom en Puurs vertrekken op het uur 13' en ook hier is de aansluiting onmogelijk. De snelle interregiotreinen Antwerpen - Mechelen - Leuven werden tijdens de periode van juni tot half december, op zon- en feestdagen afgeschaft. Met ingang van zondag 14 december kwam deze gemakkelijke en snelle treinverbinding terug tot stand. De vele studenten naar Leuven kunnen weer tevreden hun gewone trein naar Leuven nemen. De IC-treinen van Antwerpen naar Brussel en Charleroi hebben geen verlengde stilstand meer van 6 minuten in Berchem, omdat er geen aansluitingen meer worden verwacht van enkele stoptreinen die er vroeger hun eindstation hadden. Tijdens de wekdagen zijn alle IC-treinen tussen Antwerpen - Mechelen en Brussel-Zuid uitgerust met de nieuwe M6 - dubbeldekrijtuigen. Elk uur 40 vertrekt deze trein met (meestal) zeven rijtuigen en met aan elk uiteinde een loko-

motief reeks 21 of 27. Met deze nieuwe dienstregeling in Antwerpen Centraal hebben vooral de reizigers voor het centrum van de stad het meeste voordeel, omdat zij niet meer dienen over te stappen in Berchem.

### Elektrische lokomotieven

#### **- Reeks 21 / 27**

Door nieuwe materieelleveringen konden drie bijkomende stammen M6-rijtuigen geformeerd worden, die vanuit Kortrijk zullen worden ingezet met reeks 21 of 27. Het aantal M6-stammen is hierdoor op 15 eenheden gebracht, waarmee hoofdzakelijk IC- en P-treinen zijn overgenomen, die vroeger werden verzekerd door motorstellen Break (reeks 301 - 440). Die nieuwe M6-stammen worden gebruikt op de lijn Poperinge - Kortrijk - Gent - Brussel - Dendermonde - Lokeren - Sint-Niklaas. Met het inzetten van deze bijkomende stammen, moeten er ook lokomotieven van de reeksen 21 of 27 worden vrijgemaakt om die treinen te slepen. Om die reden worden sommige goederentreinen niet langer gesleept met lokomotieven reeks 21 of 27 maar met twee 23-ers of/en 26-ers, ofwel met nieuwe dieselloks reeks 77/78, die nog in volle aflevering zijn.

#### **- Reeks 22: 2201-2250**

Van deze reeks zijn er meerdere machines buiten dienst en afgevoerd. De overige lokomotieven worden meestal gebruikt voor het slepen van P-treinen en enkele goederentreinen. Hun standplaats is, in normale omstandigheden het

station van Charleroi-Zuid. Het is de bedoeling om alle resterende lokomotieven van die reeks tot einde mei 2004 in dienst te houden, samen met de overige lokomotieven van de reeks 25, waarvan er twee lokomotieven in rijklare toestand worden gehouden en in dienst blijven om de geplande treinronddrit van zaterdag 12 juni 2004 te verzekeren.

#### **- Reeks 23**

Het inzetten van deze lokomotieven gebeurt dikwijls samen met de reeks 26. Zoals al vermeld bij de reeksen 21 en 27, dienen er doorgaans twee machines in treinschakeling te worden gebruikt voor het slepen van zware goederentreinen. Er bestaan wel vaste reizen voor homogene, zware goederentreinen vanuit Zeebrugge naar Antwerpen-Noord en terug. Deze treinen worden aanzien als "prioritair" en gebruiken dagelijks de lijn 59 tussen Antwerpen-Noord en Gent-Dampoort, waarvoor dubbeltractie door de Kennedytunnel is vereist. Ook worden vanuit Antwerpen Main-Hub, lange containertreinen gesleept met meestal twee lokomotieven van de reeks 23 in treinschakeling.

#### **- Reeks 25: 2501-2514**

Op 31 december 2003 stonden niet minder dan ACHT van de veertien lokomotieven buiten dienst te Antwerpen-Noord. De 2511 viel de eer te beurt om als eerste lokomotief van deze serie buiten dienst te worden gesteld, nadat deze ontspoorde in het station van Manage op 11 september 2003 (nvdr.: door de datum zou je verkeerdelijk kunnen



De 2511 nog in betere tijden te Antwerpen-Noord op 13 maart 2003  
Foto: Alain Janmart

Op de foto is de 2514 te zien als losse rit terug, na het slepen van een goederentrein. 28 mei 2003

Foto: Alain Janmart



vermoeden dat dit het 'werk' was van Al Qaida). Alhoewel de schade beperkt bleef, wordt de lokomotief niet meer hersteld. De overige machines die buiten dienst werden gesteld tussen oktober en december waren de 2501, 2502, 2503, 2504, 2508, 2509, 2511 en 2512. De overige worden slechts sporadisch gebruikt voor het slepen van P-treinen. Deze 25-ers worden meestal uitgeweken in Gent-Sint Pieters. De 2505 kreeg als laatste lokomotief van deze reeks een groot onderhoud in Salzinnes.

#### - Reeks 26

Deze reeks wordt bijna uitsluitend gebruikt voor het slepen van allerlei goederentreinen. Ook hier worden zware goederentreinen gesleept met twee lokomotieven reeks 23, een reeks 23 en een reeks 26, of twee lokomotieven reeks 26. Sporadisch worden deze machines ook gebruikt voor het slepen van P-treinen.

#### - Reeks 11: 1181 – 1192

De laatste maanden hebben deze lokomotieven voor heel wat problemen gezorgd. Het regelmatig uitvallen van twee of meer stammen als gevolg van defecten aan de lokomotieven, zorgt voor heel veel ongenoegen bij de reizigers. Het staat zo goed als vast dat deze lokomotieven in een nabije toekomst de taak zullen overnemen van de oudere reeks 25.5 om goederentreinen te slepen naar Rotterdam-Kijfhoek en Maastricht - Sittard.

#### - Reeks 13 / 30(CFL)

De meeste treinbestuurders die de lokomotieven van de reeks 13 kennen, hebben een bijkomende

opleiding gekregen om de reeks 30 van de C.F.L. te mogen besturen op het Belgische net. Vermits elke treinbestuurder nu ook een "rijbewijs" bezit, dienen alle door hem gekende types te worden vermeld. Ook wanneer deze treinbestuurder toevallig met de reeks 30 van C.F.L. in contact komt. Van de reeks 13 gaat de NMBS dertig bijkomende lokomotieven 1361 tot 1390 bestellen. Met de nieuwe dienstregeling werden enkele treinen van en naar Oostende vervangen door motorstellen reeksen 440/490 of 501/570, om enkele machines reeks 13 vrij te krijgen voor het slepen van goederentreinen van en naar Franse St.-Louis.

#### - Reeks 14 (?)

Er circuleert al geruime tijd het gerucht, dat de NMBS 40 nieuwe elektrische lokomotieven wil bestellen, die oudere exemplaren (reeksen 15, 16, 22 en 25) zouden moeten gaan vervangen. Alhoewel deze nieuwe serie hoofdzakelijk bedoeld is om op het Duitse net te rijden (de reeksen 12 en 13 zijn zeer specifiek voor de zuidelijke verbindingen met Frankrijk bedoeld) wordt er toch geopteerd om minstens een dri-spannings-lokomotief te kiezen, om flexibeler het internationale goederenvervoer tot over de landsgrenzen te kunnen uitvoeren in het geliberaliseerde Europa. Er wordt geopteerd om fabrieksklare machines aan te schaffen die reeds op de markt zijn. Eventuele kanshebbers zijn de vierspannige DB-reihe 189 van Siemens /Bombardier (140 km/u en 6400kW), waarvan er 100 voor DB-Cargo in aflevering zijn, alsook de nieuwe vierspannige

'PRIMA'-loks van Alstom (140 km/u en 6000 kW), waarvan de voorlopers van deze serie als SNCF-serie 437000 en 427000 onlangs in dienst werden gesteld. Tevens kan ook de Italiaanse combinatie Ansaldo/ Breda met een variant van de FS-serie 402 goede kaarten voorleggen. De SNCF-serie 436200, die nu ook op het NMBS-net te zien is, wordt niet meer verder ontwikkeld en valt dus af. De kans dat het een 'PRIMA'-lok wordt is groot. Nochtans is het raadzaam om een loktype te kiezen dat op het Duitse net algemeen is gehomologeerd en universeel op dat net kan worden ingezet, waardoor de kansen voor de Siemenslok reihe 189 terug toenemen.

#### Diesellokomotieven.

#### - Reeksen 52 / 53 / 54

De meeste van deze gemoderniseerde lokomotieven werden uit dienst genomen voor het slepen van goederentreinen en deels overgedragen aan de dienst "Infrastructuur". Ze worden hoofdzakelijk benut voor het slepen van werftreinen op de in aanleg zijnde hogesnelheidslijnen, waardoor ze veel in Leuven, Luik en nu ook te Antwerpen-Noord te zien zijn.

#### - Reeks 55 – ATB/PZB

Voortaan rijden er dagelijkse goederentreinen vanuit de Waaslandhaven naar Antwerpen-Noord. Ook volledige autotreinen naar Nederland vinden hun vertrek op de Linkeroever en dienen te worden gesleept met twee lokomotieven reeks 55, voorzien van ATB-uitrusting voor het NS-net.



Diesellok 6302 te Antwerpen-Noord.

Foto: Alain Janmart

#### - Reeks 62 / 63

Alle rijvaardige machines van deze reeks met standplaats Antwerpen-Noord werden naar andere stelplaatsen overgebracht. Hasselt en Merelbeke kregen het merendeel van de nog rijvaardige lokomotieven (terug). De reeks 62/63 wordt te licht bevonden om zware goederentreinen op de drukke spoorlijnen rond Antwerpen te rijden zonder vertragingen te veroorzaken naar de rest van het net. Merelbeke zet nog steeds 62-ers in naar Zelzate en Sasvan-Gent en/of Terneuzen. Ook de bediening van Sidmar en Langerbrugge op de rechterkanaaloever, gebeurt met deze machines. De overige lokomotieven werden overgedragen aan dienst Infrastructuur".

#### - Reeks 73

Ook deze reeks rangeerlokomotieven moet inkrimpen wegens ouderdomsverschijnselen. Wanneer deze drieassers een zware averij oplopen, wordt er eerst gekeken of de herstelling nog lonend is, waarna een bestek wordt opgemaakt. Als blijkt dat de kostprijs toch te hoog oploopt, wordt overwogen om de lokomotief op non-actief te plaatsen of gewoon buiten dienst te stellen!

#### - Reeks 82

Hetzelfde lot ondergaat het zwakere broertje van de reeks 73 en worden er eveneens machines aan de kant gezet. De reeks 82 wordt hoofdzakelijk voor rangeerwerk gebruikt, waarbij delen van de trein worden verspoord in de goederenbundels. Ook in de reizigersbundels, zoals bijvoorbeeld te Oostende, is de reeks 82 een goed werkpaard om treindelen te verplaatsen.

#### - Reeks 91

Eens bestond deze reeks kleine rangeerlokomotieven uit 60 eenheden. Er bestaan hooguit nog een tiental van deze tweeassige rangeerlokomotieven. De wagenherstelplaats in Gentbrugge gebruikt nog steeds de 9152. In Bascoup wordt de 9140 nog van 6.00 u tot 14.00 u gebruikt voor de plaatselijke rangeringen. In de centrale werkplaats van Bascoup worden wissels en kruisingen voorgesmeerd en nagekeken op hun goede werking alvorens ze ergens op het net worden ingepast. Ook houten dwarsliggers krijgen hier een speciale behandeling. Enkele malen per week komt een lokale goederentrein vanuit Manage om deze wissels en kruisingen met speciale wagons op te halen.

Alain Janmart.

De onderstaande foto toont ons de 9140 op de terreinen van de CWI Bascoup op 18 juni 2003, juist voor het beëindigen van de dagprestatie.  
Foto: Alain Janmart



## De Lijn - Antwerpen

### - Lijn 33

Sinds 12 januari 2004 werd de reisweg van buslijn 33 op het grondgebied van Wilrijk en Mortsels gewijzigd. Normaal had deze wijziging moeten ingaan ter gelegenheid van een zoveelste herstructurering van een aantal stadslijnen en de streeklijnen vanuit Antwerpen in de richting Boom. (hierover wellicht meer in een volgend nummer). De versnelde doorvoering van de wijziging op lijn 33 heeft wel alles te maken met de start van de werken in de Antwerpsestraat te Mortsels. Hier krijgen de tramlijnen 7 en 15 plus de verschillende streekbuslijnen een gemeenschappelijk vrije bedding. Natuurlijk gaat dit ongetwijfeld aanleiding geven tot ernstige verkeershinder. Om die reden besliste De Lijn om lijn 33 nu reeds uit het centrum van Mortsels weg te halen. De nieuwe reisweg richting Merksem is als volgt: Vanaf het Sint Augustinusziekenhuis gaat het niet meer langs de Groenenborger-, Prins Boudewijn-, Frans Van Dunlaan en Vredebaan (R11) richting luchthaven en verder. Vanaf het Sint Augustinusziekenhuis gaat het sinds 12 januari over de busbaan langs het Middelheim, Floraliën-, Prins Boudewijn-, Ring-, Fruithoflaan en de Oogst- en Septestraat naar de Deurnestraat waar terug op de bestaande reisweg wordt aangesloten. Het merkwaardige is alvast dat er ondanks een ernstige reiswegverlenging toch binnen de bestaande dienstregeling kan gereden worden. Een pluspunt is alvast de bediening van een wijk met enkele scholen en andere potentiële diensten zoals bejaardentehuizen enz. Natuurlijk zijn er de traditionele klagers. Op een enkeling na kunnen deze wel terecht (mits overstap) op andere bus- of tramlijnen.

### - Reclametrans

Volgende trams werden met reclame getooid sinds onze vorige opgave in het nummer 3 van 2003.

**7002** OP Brussel, ex-Sunparks tot 10/2003

**7003** Briko, ex-Go Pass tot 08/2003

**7003** Afval, ex-Briko tot 11/2003

**7004** Steps, ex-De Zondag tot 09/2003

**7006** Never stop Exploring, ex-Brazoolia tot 11/03

**7026** Beneton, ex-Panamarenko tot

09/2003

**7041** Afval, ex-Egypte tot 11/2003

**7044** Jockey, ex-De Zondag tot 11/2003

**7045** Reizen Lauwers, ex-Tombraider tot 11/2003

**7047** Aquatopia, ex-Knack tot 09/03

**7054** Santa, ex-100 jaar elektrische tram tot 11/2003

**7060** Red & Blue, ex-Tommy Hilfiger tot 06/2003

### - PCC 7021 terug in dienst:

Nog net voor nieuwjaar 2004 is de 7021 terug in reizigersdienst gekomen. Na meer dan twee jaar te zijn opgeborgen geweest in de werkplaatsen, is de gereviseerde tram de eerste van een reeks van acht trams die reeds geruime tijd opzij stonden. Begin januari stonden volgende trams half afgewerkt in de "oude CW" te Hoboken: 7010, 7014, 7016, 7018 en 7022. In PAL staan de 7017 en 7019. Tenslotte moeten als afsluiter (de kers op de taart?) de 7009, 7015, 7024 en 7027 nog onder handen genomen worden. Verwacht wordt dat dit omstreeks einde 2004 gebeurd moet zijn. Dan zijn er nog steeds 53 trams van eerste twee reeksen in dienst. Deze PCC's hadden allen afgevoerd moeten zijn bij de levering van de Hermelijnen 7201 - 7231 enkele jaren geleden. Oorspronkelijk was voorzien om voor elke Hermelijn twee PCC's af te voeren. Maar toen kwam er een ongewoon grote reizigerstoename ten gevolge van diverse overheidsmaatregelen zoals onder meer het gratis vervoer voor de 65-plussers. Al snel werd de afvoer van trams bijgesteld tot één PCC buiten dienst voor elke Hermelijn die werd afgeleverd. Buiten de 7000, die nu museumtram is, en acht werkelijk vreschrote trams blijft alles dus (noodgedwongen) nog jaren in dienst.

### - Nieuwe tramloods

We berichten reeds dat er nieuwe Hermelijnen op komst zijn. Maar waar gaan we die trams 's nachts opbergen. Een vijftal jaar geleden was het de bedoeling om telkens twee PCC's uit dienst te nemen bij aflevering van een Siemenstram. Inmiddels werd er een immens grote reizigerstoename vastgesteld naar aanleiding van vooral een aantal overheidsbeslissingen (gratis vervoer van bepaalde categorieën reizigers). Al spoedig werd het buiten dienst stellen van slechts een

PCC bij aflevering van een nieuwe tram. Inmiddels werd de nieuwe stel- en werkplaats Punt aan de Lijn in dienst genomen en werden er acht PCC's opgeborgen in ondermeer de oude CW van Hoboken (zie ook de 7021). Acht trams werden gesloopt en eentje werd museumtram. Onlangs werden dan ook vier bijkomende opstelsporen gelegd in Punt aan de Lijn, maar omdat er niets meer buiten dienst gaat blijft er een tekort aan opstelcapaciteit. Men kan hierbij de bedenking maken dat de bestaande loods Groenenhoek niet te vroeg werd omgevormd tot museum. De Lijn moest dus dringend op zoek naar een nieuwe tramloods (en geld) om de trams te kunnen stallen. Een geschikte plaats is gevonden onder de vorm van een terrein aan het kruispunt van de August Van De Wielelei en de Houtlaan op geringe afstand van het bekende Wijnegem Shoppingcomplex. Het is daar nog net grondgebied Deurne (Antwerpen). Deze plaats is ideaal in het kader van het Pegasusplan voor de lijnen naar Malle en Ranst. Het is de bedoeling om reeds einde 2005 of begin 2006 de loods in dienst te nemen. Bij die gelegenheid zal dan ook lijn 10 vanaf zijn huidige terminus Schotensteenweg en bovendien lijn 12 vanaf het Wim Saerensplein via de Ruggevelddaan alvast gaan rijden tot aan de bebouwing van Wijnegem. Omwille van de hoogdringendheid is dit project nu prioritair geworden.

### - Mortsels, Hoboken en Merksem

Het is nu menens geworden met de verlenging van een aantal tramlijnen aan de rand van de stad. In Mortsels werd er gestart met de eerste fase van de vernieuwing van de Antwerpsestraat met de aanleg van een vrije tram- en busbaan. Midden 2005 zou dit moeten klaar zijn en moet er gestart worden met de verlenging richting Boechout. De tak richting Kontich volgt nadien. Of de huidige eindpuntlus na beëindiging van de werken blijft is nog een vraagteken. De gemeente (sorry STAD Mortsels) streeft wel naar een herinrichting van de huidige terminus, en er moet alleszins een mogelijkheid tot keren voor de lijnen 7 en 15 in die omgeving blijven bestaan. Op de grens van Antwerpen-Kiel en Hoboken werd er gestart met de

heraanleg van de Sint Bernardsesteenweg. Er wordt gewerkt vanaf het Kiepark naar de Zwaantjes en het Schoonselhof, in een latere aansluitende fase de verlenging tot Hemiksem. Er is op 26 februari tussen de Hendriklei en de Abdijstraat (Antwerpen-Kiel) een tijdelijk hulpspoor in gebruik genomen voor de lijnen 4 en 12 richting Hoboken. De dag erna volgde richting Centrum. Tenslotte is er de Bredabaan te Merksem waar tussen de Frans De L' Arbrelaan en het Victor Roosensplein er eindelijk een vrije tram- en busbaan komt. Ze ligt daar al enkele tientallen jaren maar werd nooit als dusdanig gebruikt. Nu komt er een proefopstelling waarbij er in wezen niet aan de tramsporen geraakt wordt. Zij kadert dan ook in de maatregelen die genomen worden in verband met de gigantische problemen die zich zullen voordoen met de start van de heraanleg van de Ringautoweg. (Een goede raad aan onze Nederlandse lezers die met de caravan op vakantie vertrekken: rij vanaf juni 2004 tot einde 2005 in een heel grote boog rond Antwerpen of België of vertrek een dag vroeger). Deze Ringwerken zullen alleszins een grote invloed hebben op het leven in Antwerpen. De Lijn voorziet ondermeer 130 nieuwe gelede autobussen en 10 bijkomende nieuwe trams maar die komen niet onderuit aan de te verwachten verkeersdrukke. Er zijn wel een aantal maatregelen gepland om de doorstroming van tram en bus te verbeteren. Zo worden autobussen toegelaten op de pechstrook van de autosnelwegen. A 12 vanuit Ekeren, E 19 vanaf Sint Job, E 34 vanaf Zoersel, E 313 vanaf Massenhoven en E 19 vanaf Kontich. Op gewest-

wegen komen er voorbehouden stukken rijstrook van Ploeghale tot Schilde, aan Wijnegem Shopping, op de Noorderlaan, Bredabaan, Boterlaarbaan en in Brasschaat en Borsbeek. Op de Boomsesteenweg worden de aanlopen tot de kruispunten ook voorzien voor de autobussen. Dit alles in de richting naar Antwerpen toe. De NMBS voorziet een bijkomende stopplaats met P+R te Wolfstee (Herentals), het openstellen en tegelijk verlengen van enkele personeelstreinen en het verlengen van een aantal P-treinen tot Antwerpen-Noorderdokken.

#### - Spoorwerken tramlijn 12

Op zaterdag 21 en zondag 22 werden de sporen van lijn 12 in de omgeving Rotterdamstraat terug in dienst genomen. Het tramverkeer gebeurde het voorbije halfjaar afwisselend op enkel spoor. In tegenstelling tot de oorspronkelijke situatie blijft de tram in de Spoor- en Richardstraat na zijn rechtsafslaande beweging nu op de linkse zijde van de straat rijden. Het is pas een tiental meter voor de volgende afslag, dat de trams eerst naar de rechterzijde van de straat komen en vervolgens naar links afbuigen. Op deze wijze bekomt men een zeker vertragingseffect alvorens de tegenrichting te kruisen. Op te merken valt dat het tramspoor in de Dambruggestraat nog niet op zijn definitieve plaats ligt. Daar wordt momenteel nog gewerkt aan een technisch gebouw met ondermeer een nooduitgang van de Noord-Zuid-treintunnel.

#### - Nieuw vervangt oud

Vanaf februari 2004 is er volop ge-

start met de levering van 44 New A360 autobussen voor Antwerpenstad. Terzelfdertijd gaan de oude Mercedes-Jonckheere autobussen uit 1986 (reeksen 1001 - 1080) buiten dienst. Eind februari waren reeds een tiental nieuwe wagens in dienst en een gelijkaardig aantal afgesteld in de Tjalkstraat. Daar zullen de "wrakken" snel plaats moeten maken omdat de koer van de stelplaats dringend moet uitgebreid en verhard worden in verband met de nakende levering van de gelede bussen die nog voor de Ringwerken in dienst moeten komen.

#### - De Leien

In januari werden op vrijwel het hele traject de putten geboord voor de bovenleidingmasten. Uitzondering vormt het complex dat gebouwd wordt aan de Nationale Bank. Op de Amerikalei werd er een eerste halte geplaatst ter hoogte van de Montignystraat. Inmiddels rijden daar de autobuslijnen 1 en 23 voorlopig over de nieuw aangelegde bestrating. Ter hoogte van de Brederodestraat werden nu ook de wissels geplaatst richting Marnixplaats (lijn 4). De afslag vanuit de Amerikalei naar de Marnixplaats (restant van de vroegere tramlijn 23) zal definitief vervallen. Op de Britselei werden in de eerste week van februari een aantal wissels geplaatst die het mogelijk moeten maken om het nieuwe complex aan de Nationale Bank te kunnen construeren. Van zuid naar noord kwamen er het volgende nieuwigheden bij: een afrijwissel die de nieuwe bedding met het oude spoor verbindt, een verbinding naar lijn 7 toe richting



De afrijwissel naar de oude bedding en de afbuigwissel naar Mortsel voor tramlijn 7.

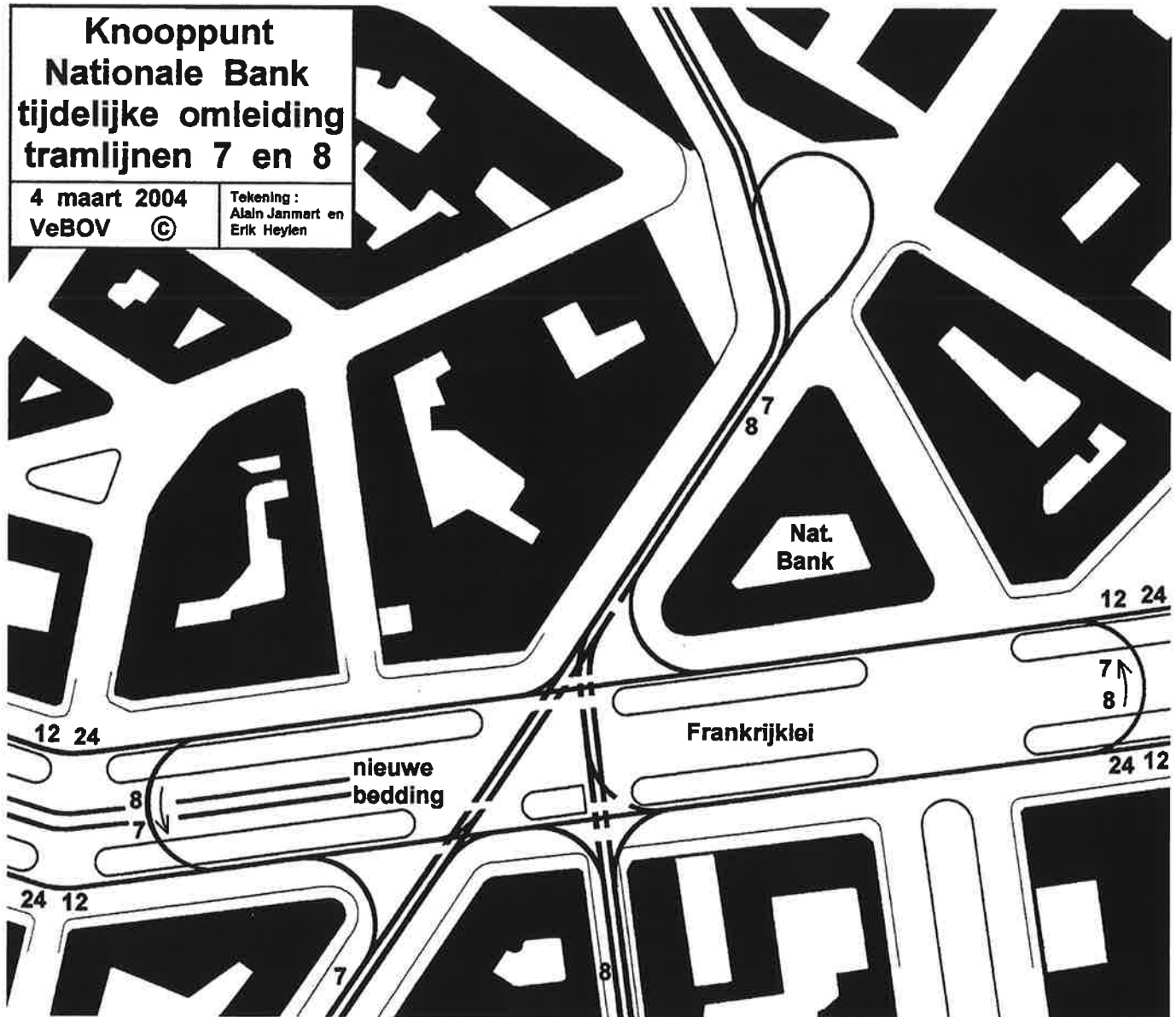
Nationale Bank, 3 februari 2004.

Foto: Luc Couscheir

Mortsel, aan de overzijde van het kruispunt kwam er een afrijwissel voor lijn 7 vanuit Mortsel gevolgd door een afbuigwissel voor lijn 8 naar Eksterlaar. De bogen zelf worden aangelegd tijdens de tweede week van maart 2004. Een honderdtal meter verder werd nogmaals een afbuigwissel gelegd richting nieuwe bedding. In tegenovergestelde richting (van noord naar zuid) kwam er een

afrijwissel juist tegenover de vorig beschreven wissel, die een terugkeerbeweging moet mogelijk maken op de Leien. Tegenover de eerst vermelde wissel kwam er tenslotte ook nog een afbuigwissel. Ook hier kan er dan een verbindingsboog komen om een terugkeerbeweging te maken. Op die manier kan het dwarsen van de Leien door de lijnen 7 en 8 vermeden worden en komt er voor

die lijnen als het ware een soort langgerekt rondpunt. Hierna kunnen alle bestaande sporen en wissel binnen de werfzone opgebroken worden en de vier nieuwe sporen met perron (twee voor 7 en 8 en twee voor 12 en 24) geplaatst worden. De tekening hierbij zal duidelijk maken wat de bedoeling is. Het is nog steeds de bedoeling om nog voor het bouwverlof (juli) op de nieuwe bedding te rijden.



#### - Nieuwe buslijnen in Turnhout en omgeving

Sinds 1 december werd het busnet in het noorden van de provincie Antwerpen grondig hernieuwd. In het centrum van Turnhout komen er naast de twee bestaande stadslijnen nog twee nieuwe stadslijnen bij. Lijn 1 verbindt het AZ Sint Jozef met Zevendonk. Lijn 2 rijdt van de Markt tot in de Parkwijk en omgekeerd. De nieuwe lijn 3 rijdt van Oosthoven via de Markt en het Station naar Vosselaar en terug. De

nieuwe lijn 4 rijdt van Vosselaar naar Oosthoven en vice versa maar passeert onderweg ook Turnhout-Zuid, het AZ Sint Elisabeth, Schorvoort en Oud-Turnhout. De nieuwe stadslijnen verbinden dus allebei Oosthoven met Vosselaar, maar zij volgen een andere reisweg. De lijnen 1, 2 en 3 rijden elke dag, lijn 4 enkel op weekdays. Er wordt gereden tot omstreeks 23 uur. In de regio Turnhout werd van de gelegenheid gebruik gemaakt om de bestaande lijnummers aan te

passen. Nagenoeg elke variatie krijgt een eigen lijnummer met drie cijfers. Het puntje tussen de stamlijn en de variatie verdwijnt (bvb: 41.0 wordt 410). Ook de oude spoorwegnummering wordt aangepast zoals bijvoorbeeld lijn 29a/1, die voortaan het nummer 210 krijgt. Aandacht, voor wie niet zo goed met de streek bekend is het volgende: er is in de regio zowel een VoSSelaar als een VoRSelaar. In de tabel hebben we volgende (nieuwe) lijnen samengevat.

oud	nieuw	verbinding
	200	Turnhout-Vosselaar-Gierle-Tielen-Kasterlee-Retie
29a/1	210	Turnhout Markt-Lille-Poederlee-Herentals
	211	Turnhout-Industrie-Lille-Poederlee-Herentals
	212	Turnhout-Gierle-Tielen-Lichtaart-Herentals
	213	Turnhout-Gierle-Lille-Poederlee-Vosselaar-Grobbendonk
	214	Poederlee-Lichtaard-OLV Olen-Herentals/Geel Industrie
304	304	Turnhout-Leuven
	305	Turnhout-Kasterlee-Lichtaart (Bobbejaanland)-Herentals
38	380	Arendonk-Retie-Dessel-Geel
	381	Oud Turnhout-Retie-Dessel-Geel
	382	Retie-Dessel-Mol-Geel
39	390	Arendonk-Retie-Dessel-Mol
	391	Arendonk-Retie-Dessel Mol
40	400	Hoogstraten-Achtel-Rijkevorsel-Vlimmeren-Oostmalle
	401	Hoogstraten-Rijkevorsel-Oostmalle-Vlimmeren
	408	Hoogstraten Scholen-Rijkevorsel-Zandhoven
	409	Hoogstraten Scholen-Rijkevorsel-Herentals/Zandhoven
43	430	Turnhout-Merksplas-Hoogstraten-Meersel
	431	Turnhout-Beerse-Rijkevorsel-Oostmalle
	432	Turnhout-Beerse-Merksplas-Rijkevorsel
	433	Turnhout-Beerse-Rijkevorsel-Hoogstraten
	434	Turnhout-Beerse-Merksplas-Hoogstraten
	435	Turnhout Industrie-Vosselaar-Hoogstraten-Meerseldreef
45	450	Turnhout-Ravels-Weelde-Poppel-Tilburg
	451	Turnhout-Ravels-Weelde-Poppel via stenenbrug
	455	Arendonk Scholen-Weelde-Zondereigen
	456	Arendonk Scholen-Poppel
	458	Poppel-Weelde-Baarle-Hoogstraten Scholen
46	460	Turnhout-Baarle Hertog (-Zondereigen)
47	470	Turnhout-Retie-Dessel-Mol
	471	Turnhout-Retie-witgoor-Dessel-Mol
	472	Turnhout-Retie-Dessel-Mol via Kerkhoflaan
	473	Mol Salus Nostra-Mol Station
	474	Mol Sluis-Mol Station
	475	Mol-Zilvermeer-Mol
48	480	Turnhout-Arendonk-Reusel
49	490	Turnhout-Geel-Aarschot
	491	Turnhout-Geel-Blauberg-Aarschot
	492	Turnhout-Geel-Oevel-Tongerlo-Aarschot

Belbussen rijden er nu rond Hoogstraten en Retie. Naast de lijnen die De Lijn zelf rijdt (in regie) zijn er een aantal die door bestaande en ook nieuwe pachters worden gereden. Naast B&C(1101), De Duinen(1102) en KAV(1103) kwamen nieuwelingen 'Hecron reizen' en 'Oostmalle Cars'. In afwachting van nieuwe busmaterieel rijden er een aantal oudjes afkomstig van De Lijn. Naast enkele A120-ers leverde Zurenborg enkele Mercedes/Jonckheeres uit de 1000-reeks.

#### - Nieuwe buslijnen Ringwerken

Nog in het kader van de Ringwerken wil men drie nieuwe (snel)-buslijnen in dienst stellen. Zowel vanuit de richting Wuustwezel als uit Herentals komen er (bijkomende) sneldiensten. Vanaf het NMBS-station Antwerpen-Noorderdokken komt er een busdienst naar de haven, hopelijk in aansluiting met de tijdelijk verlengde P-treindiensten.

Luc Couscheir

#### - Laatste berichten nieuwe trams

Eind januari 2004 (of bijna 2 maanden later) was er nog geen nieuwe Hermelijn vanuit Duitsland richting België vertrokken. Integendeel, op 9 november is er een tweede samenraapsel van trams de tegenovergestelde richting vertrokken. Ditmaal betreft het de vier eerste bakken van de 7216 met als achterstuk bak vijf van de 7213. Er rijdt inmiddels een tram met nummer 7213 zijn rondjes in de Scheldestad en is herkenbaar aan de ontbrekende ruitenwisser achteraan. Het valt nog te bekijken of deze trams na herstelling terug hun oorspronkelijke samenstelling krijgen. We krijgen alleszins zowat halverwege deze eeuw verhitte discussie's over de juiste samenstelling van een aantal Hermelijnen. Op 5 februari 2004 is de eerste Hermelijn van de tweede generatie (deze is zonder instapdeur voor reizigers vooraan) alsnog in de werkplaats PAL te Antwerpen aangekomen. Hiervan zijn de 29 eerstvolgende (7232 tot 7260) voor Antwerpen voorzien uit de loten 1, 2 en 6. Men voorziet de nieuwe leveringen aan een tempo van één Hermelijn per 14 dagen. Oorspronkelijk waren er 5 loten van 9 à 10 Hermelijnen tweede generatie gepland (30 voor



Op de foto zien we Mercedes-Jonckheere 1016 van de stelplaats Zurenborg uitgeleend aan Turnhout. Evenals de 2029 van Oost-Vlaanderen ook hier geen lijnfilm. Misschien daarom ook bijna geen reizigers. Foto Luc Couscheir

Antwerpen en 17 voor Gent), maar De Lijn kon door de nakende Ringwerken te Antwerpen vanuit

het 'minderhinderplan' nog een zesde lot van 10 Hermelijnen verzilveren. Dit zesde lot wordt



Veteraan A120 nummer 2029 van entiteit De Lijn Oost-Vlaanderen doet dienst op het stadsnet van Turnhout. 1 februari 2004

Foto: Luc Couscheir

samen met de reeds bestelde loten 1 en 2 geleverd, zodat nummer 7260 al op 10 maart 2005 in Antwerpen volgens planning zou moet aankomen. Door deze nieuwe hoeveelheid materieel, en het tot nader order niet verder meer verschromen van oude PCC's, zit De Lijn Antwerpen wel met een probleem van te weinig opstelruimte in de loodsen PAL en Hoboken, die evenwel allebei nog onlangs met extra opstelsporen werden verruimd. Een derde en nieuwe tramloods is nu topprioriteit. Deze zou in Deurne, ter hoogte van de Macro worden opgezet, waarvoor lijn 10 in eerste instantie zo snel mogelijk met 1600 meter richting Wijnegem dient te worden verlengd. In 2006 moeten nog eens 11 extra Hermelijnen (7261 tot 7271) uit de nog niet bestelde loten 4 en 5 een onderkomen in Antwerpen vinden.

Erik Heylen

## De Lijn – West Vlaanderen

### - Werken aan de Kustlijn

Op zaterdag 6 december 2003 (geschenk van Sint Niklaas?) werd bij dienstaanvang, de vrije tram -en busbaan tussen het Kaaistation en het Marie-Joséplein te Oostende in gebruik genomen. De bussen van de streeklijnen zullen nu eveneens gebruik kunnen maken van dit nieuwe tracé, vanaf het Canadaplein naar het Kaaistation. Een nieuwe bushalte 'Ernest Feysplein', werd gecreëerd ter hoogte van de Kapellebrug. Anderzijds kunnen de bussen van de stadslijnen opnieuw gebruik maken van de vernieuwde busbaan tussen het Canadaplein en het Marie-Joséplein. Voor hen werd een nieuwe halte 'Stadhuis' ingericht, ter hoogte van de Vindictievelaan.

Met de aanleg van deze vrije tram- en busbaan is een bedrag gemoeid van ruim 2.5 miljoen Euro. Dit project is een onderdeel van een mobiliteitsplan, welk de doorstroming van het openbaar vervoer in de 'Stad aan Zee' dient te bevorderen. Op termijn zal deze vrije trambaan doorgetrokken worden tot aan de Wellington Renbaan.

Eddy Geuvels

## De Lijn – Oost Vlaanderen

### - Lijnverlenging Flanders Expo

Aan het begin van de Voskenslaan, achter de tramkoker onder het Sint-Pietersstation, werd ook begonnen met de verdere aanleg van de nieuwe tramverbinding voor de verlenging naar Flandens Expo. Beide sporen waren reeds aangelegd over een lengte van 600 m in de Voskenslaan, maar de bocht naar de tramkoker toe, en het aan te leggen wijkspoor ontbraken. Voor dit laatste is nu reeds een bocht aangelegd.

Alain Janmart

### - Levering Hermelijnamtams

De nieuwe Gentse Hermelijnamtams van de tweede generatie laten nog even op zich wachten. Door de dringende Antwerpse capaciteitsuitbreiding voorziet men nu voor Gent pas nieuw materieel uit de loten 3 en 4 (6315 tot 6331). Ook hier moet gekeken worden of deze gevoelige uitbreiding nog kan zonder de buitendienststelling van de niet verbouwde en jongste PCC's. Van meetaf heeft Gent geopteerd voor vervanging door groter materieel, in plaats van renovatie van de (te kleine) PCC's, zodat het bij de 22 gerenoveerde

PCC's blijft. Volgens planning is nummer 6315 te verwachten tegen 4 april 2005, tenminste als de bestellingen zijn normale verloop volgt. De 6331 zou dan als laatste dubbelrichtingshermelijn op 8 februari 2006 in Gent kunnen arriveren. De bijkomende rijtuigen zijn als uitbreiding nodig om de nieuwe tramlijn in aanleg tussen Flanders Expo en het Sint Pieters-station in dienst te kunnen nemen.

Erik Heylen

## MIVB

### - Nieuwe vertrekuurmelder in het station Rogier.

Aan het ondergrondse kopeindpunt van lijn 90 in het premetrostation Rogier zijn drie sporen. Wanneer daar meerdere trams staan, is het voor de reiziger niet altijd eenvoudig om te weten welke eerst gaat vertrekken. Sinds maandag 24 november 2003 is daar verandering in gekomen. Boven elk spoor hangt een scherm, waarop staat vermeld: 'vertrek – départ ... min.' De minuten worden door een led vermeld, en tellen automatisch af. Het werkingsprincipe is heel eenvoudig: wanneer de tram aankomt, moet de bestuurder het vertrekuren gaan ingeven op een apart bedieningsdoosje. Het automatisch 'aftelsysteem' komt dan in werking.



### - Vooraan instappen.

Het principe van vooraan instappen, plaatsbewijs tonen, en achteraan uitstappen is sinds 27 oktober 2003 in voege op de lijnen 65 en 66; sinds 17 november op lijnen 13 en 14 en sinds 15 december op de lijnen 43, 72 en 98. In januari 2004 komen dan de lijnen 84, 85 en 87 aan de beurt. Normaal gesproken zou het systeem veralgemeend moeten zijn op het hele busnet voor het einde van 2004. Voor de duidelijkheid staat op elk haltebord vermeld wanneer de lijn het vooraan instapregime heeft (door middel van een pictogram dat de veelarmige Indische godheid Shiva voorstelt).

### - Nieuwe buslijn op proef.

Er werd een principeakkoord gesloten met de stad Brussel over de exploitatie van de nieuwe buslijn "nr. 8 – citybus". Deze lijn wordt geëxploiteerd door de remise van Delta. Tijdens een proefperiode van 6 december 2003 tot en met 15 lijn

januari 2004 bedient deze nieuwe de Vijfhoek. Deze bus rijdt om de tien minuten elke dag van 12 uur tot 19 uur. De reizigers op lijn 8 kunnen gedurende deze proefperiode gratis gebruik maken van deze dienst. Dit initiatief is er in feite op gericht om mensen die nu nog liever met de auto naar de stad komen, naar het openbaar vervoer te lokken. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest neemt een derde van de kosten van deze dienst voor haar rekening, de stad Brussel twee derde. De reizigers op lijn 8 worden vervoerd in A308-midibussen met 45 plaatsen. Op het traject van lijn 8 worden o.a. de volgende haltes aangedaan: Poelaertplein, Centraal Station, Sint-Gorikshallen, De Brouckèreplein, Brussel-Congres en Brussel-Kapel. Als de evaluatie van deze proefperiode positief uitvalt, is het de bedoeling deze buslijn verder te exploiteren tot aan de definitieve instelling van de zone met beperkt automobielverkeer (zomer 2004).



Shiva, de veelarmige Indische godheid van de transformatie, symbool van het vooraan instappen bij de MIVB.

Igor Willems

## BUSWORLD

Onder deze naam greep van 18 tot 22 oktober 2003 het 17e Autobus-salon van Kortrijk plaats in de Hallen van Kortrijk die nu bekend zijn onder de naam Xpo. Naast deze tweejaarlijkse vakbeurs in België zijn er nu ook Busworlds in Oost-Azie (Shanghai) en eveneens in West-Afrika (Lagos). Momenteel is Kortrijk de oudste en tevens grootste bus- en touringcarbeurs ter wereld. Dit jaar stellen niet minder dan 45 constructeurs en 250 toebereidingsstands hun producten tentoon. Om het plaatsgebrek in de traditionele hallen op te vangen werd er bijkomend een tent van 7000 vierkante meter gebouwd. Dit jaar waren de echte nieuwigheden enkel te vinden in de sector van de touringcars. Wat openbaar vervoer betreft lijkt er een zekere stabilisatie op te treden wat betreft de vloerhoogte, indeling en algemeen uitzicht. We zijn inderdaad nog niet toe aan de "bus van de toekomst" zoals we die enkele jaren geleden ruimschoots beschreven. Ook op het gebied van aandrijving zijn er geen uitschieters te vermelden. Zo waren er slechts weinig autobussen te zien met een motor lopende op CNG, LPG of waterstof. Trolleybussen waren zelfs helemaal afwezig dit



Bij Irisbus stond deze streekbus tentoon

jaar. Wel aanwezig zijn de "grotere" autobussen. 12,8m en drieassers van 15m komen meer en meer aan bod. Jammer genoeg stijgt niet het comfort (meer zitplaatsen), maar is het de totale (sta)capaciteit die voordeel heeft aan de extra meters. Positief nieuws is er vanuit de sector van toebehoren te melden en meer bepaald wat betreft de bestemmingsaanduiding. Klassieke bestemmings- of richtingsfilms kunnen we zo ongeveer uit onze woordenschat schrappen. En ook de

matrix of flipdots blijken nu voorbijgestreefd. Sinds enkele jaren heeft de LED (lichtgevende halfgeleider) zijn intrede gedaan in dit segment. In eerste instantie waren deze eenkleurig zoals we die onder andere kennen van het derde bijkomende remlicht. Sinds kort is men er in geslaagd om niet alleen sterkere LED's te produceren, maar kan men nu alle mogelijke kleuren in beeld brengen. Het is ongeveer te vergelijken met onze kleurentelevisie. Daar vertrekt men van de drie

basiskleuren RBG (rood, blauw en groen) om alle mogelijke combinaties in beeld te brengen. Op het salon werd deze techniek bij verschillende standhouders vertoond. Wel kleven er nog enige nadelen aan deze LED-technologie. Allereerst is er het nog relatief grote stroomverbruik. Het is niet denkbeeldig dat er startproblemen kunnen voorkomen na het langdurig stilleggen van de busmotor aan de terminushalte terwijl de LED's bleven "branden". Momenteel is er nog een tweede groot nadeel, namelijk de prijs. "Gekleurde" LEDs kosten zo'n 30% meer dan de gebruikelijke systemen, maar dat zal zeker veranderen wanneer massaproductie ook hier zijn intrede doet. Het dient gezegd te worden dat zowel de leesbaarheid als de herkenbaarheid sterk gestegen is tegenover de gele flipdots. Onder meer te zien bij Hanover Displays en Mobitec. Toch even de voornaamste constructeurs aflopen.

#### - IRISBUS

Deze Franse constructeur presenteerde een autobus met verlaagde vloer met een losse oprit ten behoeve van mindervaliden. De ARES in verschillende lengten van 10,6m, 12m, 12,8m en 15m voor lijndiensten of gemengd gebruik. Op de parking was ondermeer een RECREO-schoolbus te zien met 62 zitplaatsen.

#### - MERCEDES (EVOBUS)

Hier werd de Citaro-reeks voorgesteld. Deze bus is te koop in de bekende lengtes en met diverse deurindelingen. (n.v.d.r.: van deze bussen werden er in het najaar van 2003 10 stuks met twee deuren in gebruik genomen bij "De Polder" (reeks 1386-1395). Op het salon waren een Citaro in TEC-schildering en een Conecto in De Lijn-uitvoering te zien, beiden bestemd voor pachters.

#### - NEOMAN

De Duitse constructeur stelde zijn interliners en lijnbussen voor, dit zowel als solo standaardbus, als gelede bus en als driemaster.

#### - SCANIA BUS

De Zweedse constructeur stelde zijn stads- en streekbussen voor van de omni-reeks. In België is deze bus vooral bekend bij VDL Jonckheere met de Transit 2000 modellen.



Een Conecto met 12,8m lengte van Mercedes



Een MAN bus met LPG aandrijving



VDL Berkhof Diplomat voor de HTM



Connexion 8241 is een VDL Berkhof Ambassador



Titsa 5262 is een New A308 bestemd voor Tenerife



5581 26, een New A600 in TEC schildering

#### - SOLARIS

Het Poolse "Solaris Bus&Coach" is goed voor zo'n 40% van de city-bussen op de Poolse markt. Het vermelden waard is dat er verder nog 300 (trolley)bussen werden verkocht voor export. Te zien was de 10m versie uit het Urbino-gamma.

#### - VAN HOOL

Op de stand van deze Belgische constructeur stonden de New A330 nummer 161 van de BBA/Connex, een New AG300 gelede bus voor Lathion Voyages uit Sion (Zwitserland) en een nieuwe A360 voor De Lijn. Ook hiervan werd het nieuwe model gepresenteerd. De eerste exemplaren rijden inmiddels in het Gentse. Er werd uitgebreid aangekondigd dat De Lijn een groot aantal autobussen in bestelling had. Er komen 44 midibussen A309, ongeveer zoals de A308 maar dan met een deur midden in plaats van achteraan, en twee reeksen AG300 gelede bussen. Naast een gewone bestelling van 61 wagens komen er niet minder dan 130 stuks in het kader van het "minder hinderplan" in verband met de werken aan de Ringautostrade rond Antwerpen. (n.v.d.r.: het staat nog te bezien of deze bussen tijdig geleverd kunnen worden tegen juni 2004). Op het buiten terrein stonden verder nog een New A308 voor Tenerife, een New A600 voor een TEC pachter en een New A320UL (Uberland versie)

#### - VDL GROEP

Van de VDL groep, met hoofdkantoor te Eindhoven, maken volgende ondernemingen deel. APTS, BOVA, Berkhof (Heerenveen en Valkenswaard), Jonckheere Bus&Coach en Kusters. In 1993 werd DAF Bus International en in 1998 Berkhof Jonckheere overgenomen. In 2003 volgde ook nog BOVA. Op die manier werd de VDL groep de enige bussenbouwer in Nederland. Op de stand van VDL stonden ondermeer een gelede versie van het Transit 2000 model voor De Lijn. In tegenstelling tot de eerste reeks (3986-4010) is er boven de motor een uitstulping in het dak van de bus. De VDL groep fabriceert verder ook de Peugeot Procity minibusjes. Verder op de stand van VDL waren een Ambassador nummer 8241 voor Connexion en een Diplomat nummer 211 voor de HTM. Blikvanger op de VDL stand

was zonder meer de PHILEAS van APTS (zie verder).

**- VEHIXEL TROUILLET**

Niet direct een lijnbus maar deze constructeur presenteerde een schoolbus met niet minder dan 70 zittende passagiers op een lengte van 12 m met 5 zitjes in de breedte!

**- VOLVO**

De andere Zweedse constructeur was aanwezig met zijn bekende stads en streekbussen. Zie ook de Transit 2000 bij VDL Jonckheere.

**- PHILEAS**

Phileas is ontwikkeld en geproduceerd door APTS. (Advanced Public Transport Systems BV). Phileas is gebouwd op basis van een lichtgewicht carrosserie van sandwich polyester panelen en sandwich aluminium panelen. De vloer is 100% laag en vlak. De modulaire bouw maakt het mogelijk de brede deuren op iedere positie en aan beide zijden te plaatsen. De aandrijving geschiedt door een hybride systeem dat bestaat uit een kleine, lichte motor, een generator en een accupakket van nikkel/metaal hydride accu's. Alle wielen met uitzondering van de vooras worden aangedreven door elektromotoren. Phileas is uitgerust met een automatisch geleidingssysteem van FROG en alle wielen zijn bestuurbaar. De computer in het voertuig registreert de wielomwentelingen en de bijbehorende hoekverdraaiing. Zo kan de geprogrammeerde route steeds opnieuw gereden worden. In het wegdek worden iedere 4 meter magneten aangebracht, die de referentie voor de positie van het voertuig zijn. Dit biedt de mogelijkheid om Phileas zijdelings naar de halte te laten rijden (als een krab) en over de gehele lengte op een kleine afstand van het platform te laten stoppen. Hierdoor kan Phileas een hoge gemiddelde snelheid realiseren. Phileas is het betaalbare alternatief voor tramsystemen. Of al die GLT-achtigen en trams op rubberbanden echt zo veel goedkoper zijn en even peerformant zijn dan echte trams blijft wel een open vraag. Momenteel zijn de recent in dienst genomen systemen in Nancy en Caen onderhevig aan op zijn minst gezegd ernstige kinderziekten. APTS staat in voor de ontwikkeling, productie, naverkoop en marketing voor systemen met



A320UL demowagen bestemd voor Zwitserland



De Jumbo schoolbus van Vehixel: 12 meter en 71 zitplaatsen



Phileas is een innovatief en futuristisch voertuig, dat de voordelen van een tram/metrosysteem combineert met de flexibiliteit en de lage exploitatiekosten van een bussysteem.

met hoge kwaliteit voor openbaar vervoer. Sinds de oprichting in 1998 bestaat APTS uit volgende vier partners: VDL Berkhof voor 52%, VDL Bova voor 18 %, Simac voor 18% (informatie technologie) en BOM voor 12% (Brabantse Ontwikkelings Maatschappij). Het gebruik van Phileas heeft maar een beperkte impact op de bestaande infrastructuur maar om het beste resultaat te bekomen dient rekening te houden met volgende aanbevelingen.

- Zo veel mogelijk gebruik van betonstraten
- Om de vier à vijf meter een magneet in het wegdek
- Integratie met de bestaande verkeersbeheersysteem/verkeerslichten
- Hoogte van de haltes op 32 cm

#### Voornaamste technische kenmerken

lengte	18 m	24 m
radius	11,8 m	11,2 m
gestuurde wielen	6	8
breedte	2,54 m	2,54 m
hoogte	3,12 m	3,12 m
vloerhoogte	32 cm	32 cm
aantal deuren	3	4
gewicht	16,8 T	21,7 T
LPG motor of diesel/CNG)	Ford	Ford
vermogen	164 kW	164 kW
aantal motoren	4	6
maximum snelheid	80 km/u	80 km/u
zitplaatsen	30	38
totaal (staanpl. à 4 pers/m <sup>2</sup> )	91	121
totaal (staanpl. à 8 pers/m <sup>2</sup> )	152	205

Het is de bedoeling om Phileas in Eindhoven te gebruiken.

Luc Couscheir

## Autobuslijn 42 (ex-788/2) Brugge - Breskens

### 1. EUREGIO-SCHELDEMOND

Het is niet verwonderlijk dat aan de grens tussen België en Nederland samenwerkingverbanden bestaan. Beide landen hebben immers voor een stuk een gemeenschappelijk verleden. Vanaf de 14de eeuw behoorden de Noordelijke en Zuidelijke Nederlanden herhaaldelijk tot eenzelfde groot rijk in West-Europa. Tussen 1815 en 1830 vormden ze samen het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden. Grote tegenstellingen tussen noord en zuid kenmerken deze periode. In 1830 komt België in opstand, scheidt zich af van het noordelijke deel en roept zijn onafhankelijkheid uit. De periode van het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden heeft echter een belangrijke betekenis voor het gebied dat nu de Euregio Scheldemond vormt. In

deze tijd werd het kanaal Gent - Terneuzen gegraven. Dit op economisch gebied belangrijke zeekanaal geeft Gent via de Westerschelde rechtstreeks toegang tot de zee. Na de afscheiding van België volgt een lange periode van koele betrekkingen tussen de twee naties. Terwijl W.O. I zeer diep heeft ingesneed op het Belgische, en vanaf dan ook het Vlaamse bewustzijn gaat deze vrijwel geheel aan Nederland voorbij. Onder het oorlogsgeweld van W.O. II zijn beide landen opnieuw naar elkaar toegroeid. Het hoogtepunt is de ondertekening op 3 februari 1958 van het Verdrag tot instelling van de Benelux Economische Unie. Vanaf dat jaar behoren België en Nederland tot de kerngroep van zes, die aan de basis ligt van de Europese

samenwerking. Europa heeft sinds die tijd een grote evolutie gekend. De eigenlijke samenwerking binnen de Euregio Scheldemond dateert van de jaren zestig. Soms was het de geografische ligging van Zeeuws-Vlaanderen die tot samenwerking dwong, soms waren het economische initiatieven en soms vormde de historisch-culturele verwantschap een voldoende drijfveer voor contact en uitwisseling. Als kroon op het werk ondertekenden de Gouverneurs van de provincies Oost- en West-Vlaanderen en de Commissaris van de Koningin van Zeeland op 16 november 1989 een intentieverklaring voor een grensoverschrijdende samenwerking tussen de drie provincies. De ondertekening van een afsprakenregeling voor een interprovinciaal samenwerkingsverband bezegelde op 13 december 1993 deze intentieverklaring. De uitwerking hiervan was de oprichting van de Scheldemondraad. Ook de Europese Commissie erkende het fenomeen van deze grensoverschrijdende samenwerking. Het bestaan van de grens zelf, leidt immers meestal tot een situatie van economische achterstand in deze grensregio's. De Europese Commissie startte daarom in 1990 met de financiële ondersteuning van deze grensgebieden.



Lijn 788/2 aan het station van Brugge. Foto: Eddy Geuvels

## 2. LIJN 42 BRUGGE STATION - BRESKENS VEERHAVEN (NL) VOORHEEN 788/2

In de helft van de jaren negentig toen de grenzen werden geopend, startte het samenwerkingsakkoord tussen De Lijn en Zuid-West Nederland, gesteund door Euregio. Beide maatschappijen stakten de koppen bij elkaar om de grensoverschrijdende lijn Breskens - Brugge samen te exploiteren. Dit resulteerde in een buslijn met een uur-frequentie. Drie bussen waren nodig om dit te realiseren. Daarvan kwam 1 bus voor rekening van De Lijn en 2 voor Zuid-West Nederland. In de overeenkomst werd ook vermeld dat beide maatschappijen zouden instaan voor het depanneren van hun eigen bussen op eigen grondgebied en voor elkaars bussen buiten het eigen grondgebied. Voor de busdiensten op Breskens worden momenteel nog steeds de A600's gebruikt (nrs. 2921 t.e.m 2930). Om een goede dienstverlening tot stand te brengen moesten de bussen worden voorzien van een Nederlands Comboradiosysteem om de talrijke verbindingen met andere bussen te Westkapelle, Oostburg (NL) en Breskens te kunnen verzekeren. Niet al deze bussen zijn echter voorzien van een Nederlandse radio, zodat ze regelmatig worden verplaatst indien dat nodig blijkt. Ook de stadsbussen Van Hool MAN A308 Type D0824LUH05 (serie 4131-4138) zouden in principe worden voorzien van Nederlandse radio's. Aangezien het voorzien is dat er in september van dit jaar 5 nieuwe A308's, die momenteel nog te Brugge rijden, zullen worden overgeplaatst naar Knokke zal dit wellicht nu niet doorgaan en zullen ze waarschijnlijk pas dan geplaatst worden. Deze radio's zijn van belang bij het regelen van aansluitingen met lijn 42 (vroeger 788/2) en vooral met de Nederlandse collega's. Het Combo-systeem, dat overigens erg efficiënt werkt, heeft de mogelijkheid om binnen een straal van  $\pm 5$  kilometer rechtstreeks met andere voertuigen contact te maken zonder tussenkomst van de centrale. Op deze manier wordt de centrale voor een groot stuk ontlast en hebben de chauffeurs de mogelijkheid om heel snel met elkaar te overleggen. Dit komt heel goed van pas bij het regelen van verbindingen die snel moeten gebeuren. De verdeling van



De Nederlandse radio 'Combo' Foto: Eddy Geuvels

de inkomsten zou geregeld worden met een verdeelsleutel. Deze verdeling zorgde in al die jaren voor heel wat problemen en frustraties, waarvoor nog steeds geen goede oplossing is gevonden. Door de momenteel groter wordende tariefverschillen, tussen de beide maatschappijen, wordt het steeds moeilijker om de inkomsten op een goede manier te verdelen. Het openbaar vervoer in Nederland wordt steeds maar duurder terwijl het in België net andersom is. De Nederlandse bussen moesten ook worden uitgerust met het Belgische Prodata-systeem en toen Zuid-West Nederland veranderde in ConneXXion moest ook het Nederlandse Wayfarer-betaalsysteem op de bussen van De Lijn worden geïnstal-

leerd. Dit systeem dat gebaseerd is op het betalen met betaalkaarten werkt net zoals Prodata met een datacassette waar alle ritten- en zone-informatie wordt ingelezen. Hoewel het qua statistische mogelijkheden minder interessant is, heeft het toch ook een aantal voordelen. Geen geld meer moeten ontvangen is hier wel het meest in het oog springende pluspunt. De chauffeurs van lijn 788/2 gaan dus dagelijks op de baan met heel wat apparatuur en vervoerbewijzen aan boord, iets wat voor beginnende chauffeurs vaak voor aanpassingsproblemen zorgt. De sanitaire voorzieningen in Oostburg en Breskens mogen uiteraard ook door de chauffeurs van De Lijn worden gebruikt. Deze bestaat onder andere



Het Wayfarer betaalsysteem. Foto: Eddy Geuvels

uit toiletten, koffieautomaat, lavabo, tafel en stoelen. Dit is voor de meeste chauffeurs de plaats om op erg drukke dagen een adempauze te nemen en een boterhammetje te eten. Echt geen overbodige luxe op een drukke lijn als deze.

Eddy Geuvels



De Nederlandse en Belgische bus te Breskens.

Foto: Eddy Geuvels

## Verenigingsnieuws

### MAANDELIJKSE PROJECTIEAVONDEN

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

**26 maart 2004:** Drie onderwerpen (Erik Heylen). Eén van de grootste tramnetten van Europa is dit van Wenen, waar U in 2001 wordt rondgeleid. Verder een verdoken woudspoor van 60 cm spoorbreedte in de Elzas en als afsluiter onze eigen NMBS tussen 1976 en nu.

**23 april 2004:** Treinen in Luxemburg, de Eifel en de Hunsrück (Ronny Van Hee). We beginnen onze rondreis in de Belgische Oostkantons en rijden de Eifel binnen via de spoorlijn Aken-Keulen en de Rurtalbahn (ex-Dürener Kreisbahn). We besteden aandacht aan de transversale lijn van de Eifel, Trier-Keulen en de zijlijn Euskirchen - Bad Münstereifel. Aan de overkant van de Moezel, in de Hunsrück, bekijken we de hoofdlijn Mainz - Idar Oberstein met enkele zijlijnen en de lijn Trier-Perl (Franse grens). We keren terug via Luxemburg, met enkele beelden van de lijnen naar Trier, Rodange en Gouvy, met uiteraard een bezoek aan het enige museumbedrijf van het land, Rodange-Pétange.

**28 mei 2004:** Trams in Brussel (Johan Tijssens). Beelden met sappige bijpassende verhalen tot 1970 terug in de tijd..

**Brussel** (20.00 uur, vergaderzaal Anneessens, ingang Fontainasplein)

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

**9 april 2004:** 29013 (Luc De Coster). Nu de 29013 terug in het land is, bekijken we enkele dia's van de rondritten die met deze stoomloc plaatsvonden gedurende de voorbije 20 jaar.

**14 mei 2004:** NMBS Jaaroverzicht 2003 (Luc De Coster).

**11 juni 2004:** Fotokijkavond

### LIDGELD 2004

Wie zijn lidgeld tijdig betaalde ontvangt samen met deze Rail-Revue 2004/1 zijn lidkaart voor 2004. Wie op het ogenblik van verzenden nog niet betaald heeft ontvangt dit verenigingsnieuws per aparte post en wordt verzocht zich alsnog in regel te stellen; uw Rail-Revue 04/1 wordt dan samen verstuurd met 04/2. Voor de bijkomende kosten vragen wij u 1 EURO extra te betalen.

### UITSTAP

Ter gelegenheid van de Algemene Vergadering wordt op 20 maart 2004 in de namiddag een uitstap georganiseerd met een bus over delen van de meeste stadslijnen, tevens afscheid van de oude bussen Mercedes-Jonckheere. Vertrek om 13u00 aan de Stadsbusgarage van De Lijn aan de Draakplaats.

Gewone deelnemers betalen 15 €, voor VeBOV-leden 12 € en deelnemers aan de Algemene Ledenvergadering betalen 10 €, ter plaatse te betalen. Einde van de rondrit omstreeks 18u00.

### Laatste oproep

Op de bijzondere ledenvergadering van 30 januari 2004, werden aan de aanwezige VeBOV-leden nogmaals de bestuursproblemen kenbaar gemaakt. Een bevredigende oplossing werd echter (nog?) niet gevonden, niettegenstaande een aantal personen zich toch in positieve zin hebben kenbaar gemaakt om hulp op allerlei vlakken te bieden. De algemene ledenvergadering die op 20 maart 2004 te Antwerpen zal plaatshebben, is dus het ultieme of misschien het cruciale ogenblik, dat het verdere lot van VeBOV als ledenvereniging zal bepalen. We doen dus een laatste oproep aan al de leden die begaan zijn met VeBOV als vereniging, om aanwezig te zijn op 20 maart 2004.

**Foto voorpagina:** Eerste en waarschijnlijk ook de laatste keer. Een bedreigde Gentse trolleybus in het stadscentrum op 9 januari 2004

**Foto achterpagina boven:** Een NMBS M2-rijtuig stond op 1 februari 2004 geparkeerd te Zoersel.

**Foto achterpagina onder:** Rail Revue medewerker Erik Heylen zag Abraham. Reden om eens met vrienden een rondrit te maken op 25 januari 2004. Leopold Dewaelplaats Alle foto's: Luc Couscheir

