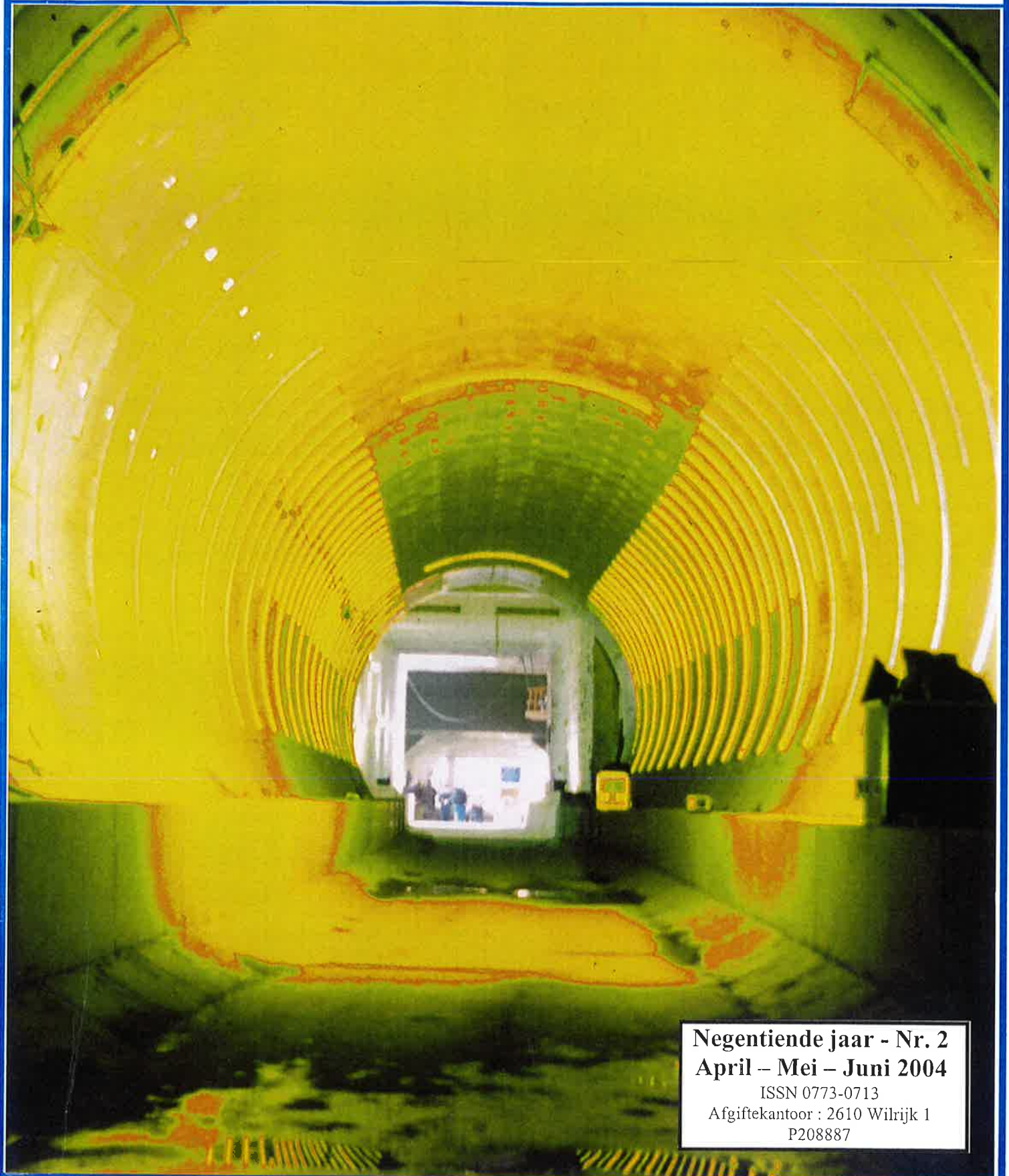


RAIL-REVUE

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



Negentiende jaar - Nr. 2
April – Mei – Juni 2004

ISSN 0773-0713

Afgiftekantoor : 2610 Wilrijk 1
P208887

Rondritten - Uitstappen

1. Treinrondrit

Allereerst een herinnering aan de treinuitstap in samenwerking met BVS op zaterdag 12 juni 2004. Er wordt gereden met een treinsamenstelling reeks 25 en M2-rijtuigen. Samenkomst in Antwerpen-Centraal omstreeks 10 uur. Vertrek om 10.25u en terug omstreeks 18.35u. U kon inschrijven via het in vorig nummer bijgevoegde formulier. Voor alle bijkomende inlichtingen en nog eventuele inschrijvingen kan U zich wenden tot: Alain Janmart, Archimedeslaan 1, bus 3 te 2650 Edegem, of op telefoonnummer 03/288.46.35 of GSM 0473/96.21.17

2. Dienstrit kusttram

Op zaterdag 19 juni 2004 organiseert de TTO-Noordzee een speciale rit met de type S semi-metro 9123. Voor deze fotorit krijgt de S 9123 het uiterlijk van een depannage-motorwagen met rood/witte schrikstrepen. Vertrek rond 9.15u in de TTO stelplaats De Panne en aankomst aldaar omstreeks 18 uur. Inschrijven rechtstreeks bij TTO tot donderdag 17 juni. Niet (TTO)-leden betalen 15 euro op de rekening van Jo Boxstaens 776-5938410-70, Koulaak 38 te 2200 Herentals met vermelding van uw volledige naam en adres.

3. Afscheidsrit autobussen type A120

Op zaterdag 26 juni 2004 plannen de "Dieselclub" en VeBOV in samenwerking met nog andere freaks een afscheidsrit van de autobussen A120. Start en aankomst van de rit is het autobusstation van Mechelen. Het vertrek is voorzien om 10 uur en de aankomst omstreeks 18 uur. Er zijn ritten voorzien op een groot aantal lijnen van de regio Mechelen (Aarschot, Heist op den Berg, Tremelo, Rumst, ...). De deelnameprijs is ongeveer 20 euro, op basis van twintig deelnemers en is ter plaatse te betalen. De inschrijving is niet noodzakelijk; maar liefst wel even aanmelden bij Luc Couscheir op tel/fax 038290623. Dit is zowat de laatste gelegenheid om nog eens met deze bussen, die zo'n 25 jaar het openbaar busvervoer in België bepaalden, te rijden en eveneens afscheid te nemen van de klassieke rolfilm.

Foto titelblad: Sfeerbeeld in één van de geboorde treintunnelkokers onder Antwerpen, 16 april 2004. Foto: Erik Heylen

Foto achterblad bovenaan: Zo zag de overgang naar de nieuwe bedding op de Britselei er uit op 26 april 2004. PCC 7127 gevolgd door de 7138 rijden richting Schoonselhof, terwijl de 7140 de nieuwe bedding verlaat. Gekoppeld rijden was toen onmogelijk wegens de te krappe aanleg van de bogen onmiddellijk gevolgd door een dito tegenbocht. De koppelingen beschadigden de schortplaten van de trams. Foto: Luc Couscheir

Foto achterblad onderaan: Van links naar rechts, of van oud naar nieuw: 1004, 3102, 4114, 4209 en 4380 in Zurenborg. 20-3-2004. Foto: Luc Couscheir

INHOUD VAN DIT NUMMER

Rondritten - Uitstappen _____	2	Werkten mee aan dit nummer:
De jaren '60: Laatste tweeassers in dienst bij de MIVA (deel V) _____	3	
NMBS _____	7	Jacques Cohn, Luc Couscheir, Mark
De Lijn – Antwerpen _____	10	De Schutter, Eddy Geuvels, Erik
De Lijn – West Vlaanderen _____	17	Heylen, Alain Janmart, Henri
De Lijn - Oost Vlaanderen _____	18	Janssens, Hubert Van den Bergh,
TEC - Charleroi _____	18	Rudy Van Iseghem
Musea – Rechtzetting _____	18	
Verenigingsnieuws _____	19	

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

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

Redactie: Luc Couscheir, Erik Heylen en Rudy Van Iseghem. **Secretariaat:** Hubert Van den Bergh, Kroonstraat 8, 3920 Lommel. **Lidgeld 2004:** België 18 Euro, Buitenland 21 Euro. **België:** Rekening Bank van De Post 000-0466768-04 van de v.z.w. VeBOV, Edegem. **Andere Europese landen:** door middel van in Euro uitgeschreven Eurocheques, te richten aan hoger vermeld secretariaat.

I BAN BE 10 0000 4667 6804 – BIC BPOTBEBI

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

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

Inzenders blijven verantwoordelijk voor de door hen ingezonden artikels.

De jaren '60

Laatste tweassers in dienst bij de MIVA (deel V)

Op verzoek van enkele vriendelijke lezers heb ik, als vervolg op het artikel in RR 2003-3, deze maal ook enige oudere archiefopnames ingelast, om een vergelijking van de "goede oude tijd" met de "gouden jaren '60" mogelijk te maken.

Kort na W.O. II ben ik in het oude fotomateriaal van dagbladen, tijdschriften, stadsarchieven en prentkaartuitgevers gaan snuffelen, om honderdtallen trambeelden - soms zeer sterk vergroot - d.m.v. de toenmalige bescheiden techniek op glazen plaatjes te kopiëren. Sommige van deze afbeeldingen laten inzake scherpte te wensen over, maar ze blijven de getuigen van een verdwenen wereld. De lezer mag zelf oordelen!

In deel IV van deze reeks waren wij tot bij het wagennummer 424 gekomen.

Plaatje 1: opnieuw de 424, op lijn 2 (groen) Steen - Driehoek. De wagen is zojuist van de Middenstatie vertrokken en rijdt langs de De Keyserlei richting Meir. Het is zomer, en de slechts van hekjes voorziene open balkons zorgen voor frisse lucht. Aan de voorkant van het rijtuig hangt een brievenbus. Rechts van de tram zien wij een éénassige wagen met zeer grote wielen, bespannen met een zwart paard. De netjes geklede koetsier is met een indrukwekkende snor getooid. In het midden van de lei bemerkt men een mooie lantaarnkandelaar. In de achtergrond is de monumentale hoofdingang van het station te zien. Links daarvan nog een tram en rechts twee andere, waaronder motorwagen 430, eveneens op lijn 2.

Plaatje 2: Nogmaals de 424, op lijn 2 en nog steeds op de De Keyserlei, maar ditmaal gezien in de richting Teniersplaats en Meir. Let op de mooie draagarmen van de bovenleidingsmasten. In de achtergrond rijdt een stel van lijn 1 van links naar rechts langs de Leien, richting Noord.

Plaatje 3: Een leuke tramparade op de Groenplaats, met onze 424 ditmaal op lijn 4 (blauw/blauw), voorafgegaan door de 324 op lijn 5 (wit/rood), beiden achter een 8 met de (nog onverbouwde) bijwagen 984, kort voor zijn eindpunt.

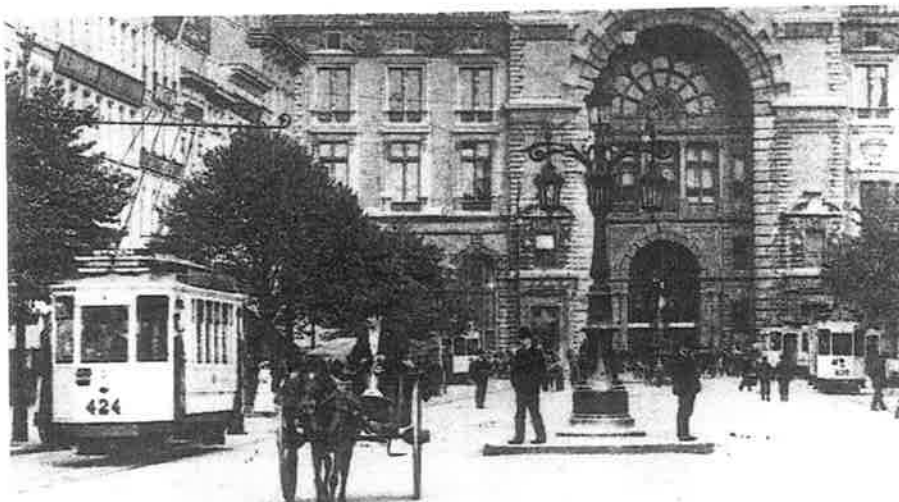




Foto 4: Een sprong in de tijd brengt ons naar februari 1967: de 424, nu tot 4424 vernummerd, op lijn 8 richting stad, kruist de voormalige vestinggordel. De grachten zijn reeds gedempt en de grondwerken (links van de tram) voor de aanleg van de Antwerpse ringautoweg zijn begonnen. De eerste grote appartementsgebouwen komen in beeld, maar het autoverkeer is nog zeer bescheiden.

Foto 5: Juli 1968. Een (destijds verboden!) zeer snelle blik op de verborgen geheimen van de stelplaats Groenenhoek, met de 4424 en de 4439 op lijn 10, voorzien van een voorbalkonplaatje "Groenenhoek", en de 5348 met lijnfilm "Extra dienst".

Foto 6: Hier zien wij het volgende wagennummer, de 4425 op lijn 12 (rood/groen), in februari 1967, tijdens rangeerbewegingen vóór de oude stelplaats Hoboken. De 900-bijwagens zijn reeds verdwenen en onze 12 heeft een verbouwde bijwagen reeks 1600 aan de haak. Hij wordt gevolgd door een motorwagen "5000" op lijn 4, eveneens met een 1600-bijwagen. Rechts een PCC met lijnfilm "Zwaantjes".



De drie volgende "400"-wagennummers bestonden in de jaren '60 al lang niet meer. De 426 werd in 1941 tot 204 verbouwd en vernummerd, de 427 werd 210 en de 428 werd 198.

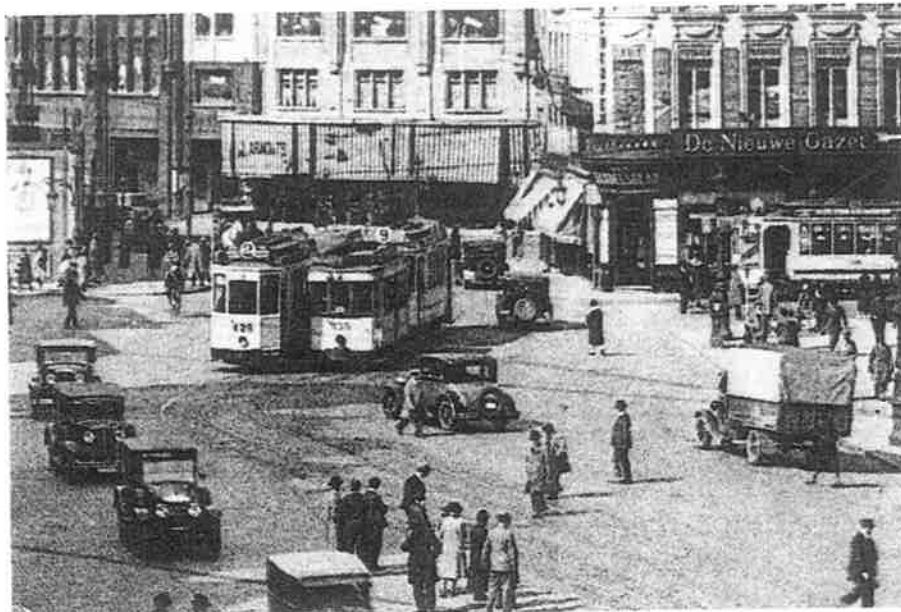
Het lijkt mij vermeldenswaard dat de reeks 401-442 in de jaren '30 steeds aan bepaalde lijnen was toegewezen. Mijn lijstjes van toen schetsen mijn waarnemingen. Zo weten wij dat de 404, 405, 407-410, 412, 413, 415-425, 429-434 en 439-442 uitsluitend de lijnen 7 en 15 bedienden, in gezelschap van de bijwagens 602-631, soms ook de nog niet verbouwde 971, 1007, 1016, 1031 en 1035. Omgekeerd waren de 617 en 630 rond 1936 naar de Groenenhoek verhuisd en reden op lijn 11. De 601, die geen remslangen had, was lange tijd in de Brusselstraat gehuisvest en vormde op lijn 1 een vast stel met motorwagen 467 (ook een buitenbeentje). Rond 1937 kwam de 601 op lijn 2 terecht, om even later voorgoed in de loods Driehoek te worden afgesteld. De 401-403, 406, 411, 414, 426-428, 435-438 waren tot ongeveer 1936 aan de stelplaats Driehoek toegewezen voor de lijnen 5 en 17, soms ook voor lijn 2. Met het instromen van de verbouwde 473-521 op lijn 2 (evenals op lijnen 1 en 8) en van de verbouwde reeks 101-233 op lijnen 5 en 17, verhuisden de genoemde 400'en, met uitzondering van 435-438, naar de Groenenhoek. Ik kreeg ze dan vaak op de lijnen 9, 11 en 16 te zien. De 435-438 daarentegen gingen naar Merksem en reden op de doorstreepte 3, de 23 (of 5) en soms op de 21.



Plaatje 7: Een stel van lijn 2 met motorwagen 426 komt van de Suikerrui en rijdt langs de Meirbrug richting Middenstatie. Let op de wachtende reizigers in het midden van de Meir, zonder "vluchtheuvel" of enige andere bescherming.

Zeer interessant is de kruisende 9 (wit/wit), die zopas de Huidevettersstraat heeft verlaten en rechts naar de Katelijnevest zal afbuigen. Hij trekt een bijwagen van de reeks 800, de 835, een zeldzaam geval in de jaren '30. Lijn 9 had immers een spitseindpunt of "doodspoor", zowel aan het station in Berchem als op het Van Schoonbekeplein, hetgeen bij het slepen van een bijwagen telkens "omrijden" van het motorrijtuig betekende.

Een andere 9 wacht aan de rechtse straathoek: motorwagen 366 met een dakreclame voor "In de Stad Antwerpen". (Indien mijn jeugdherinneringen mij niet in de steek laten, was dat een kledingzaak.) Verder zijn er op de gebouwen reclames voor "Gazet van Antwerpen", "De Nieuwe Gazet" en "Het Handelsblad" te zien.



Plaatje 8: De 429 (met een brievenbus) op lijn 4 (blauw/wit), aan het gemeentehuis van Hoboken. Let op de mooie kiosk en de netjes in het wit geklede dames, evenals op het kleine meisje met haar grote hoed.

Foto 9: Nogmaals de 429, nu 4429 genummerd, in oktober 1965 op lijn 24 (blauw/blauw), toen nog rijdend tussen Schoonselhof en Silsburg, met een verbouwde bijwagen reeks 1600 op de St.-Bernardse Steenweg. De 4429 had de wagenbak van de inmiddels gesloopte 161 gekregen (cfr. E. Keutgens: "De Antwerpse Tram 1873-1979").

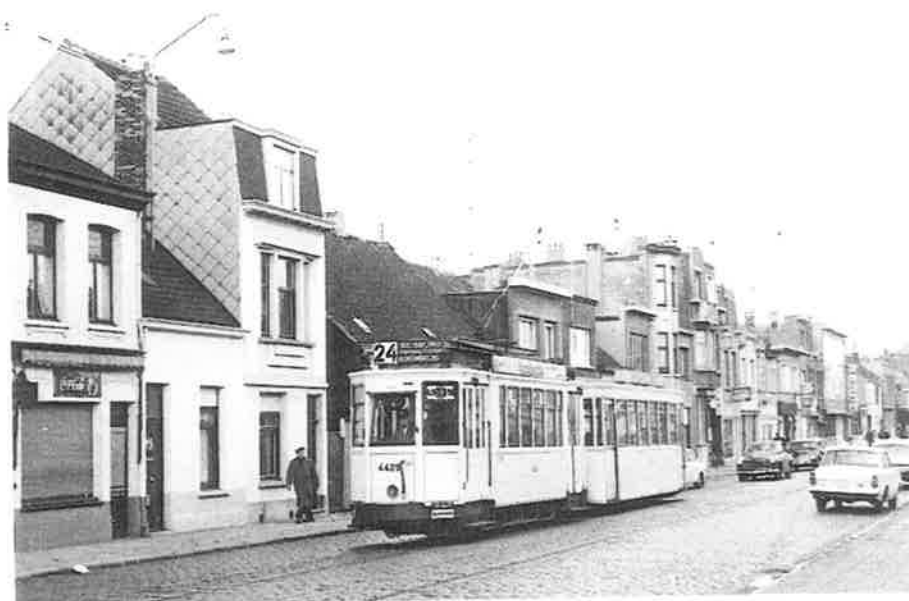
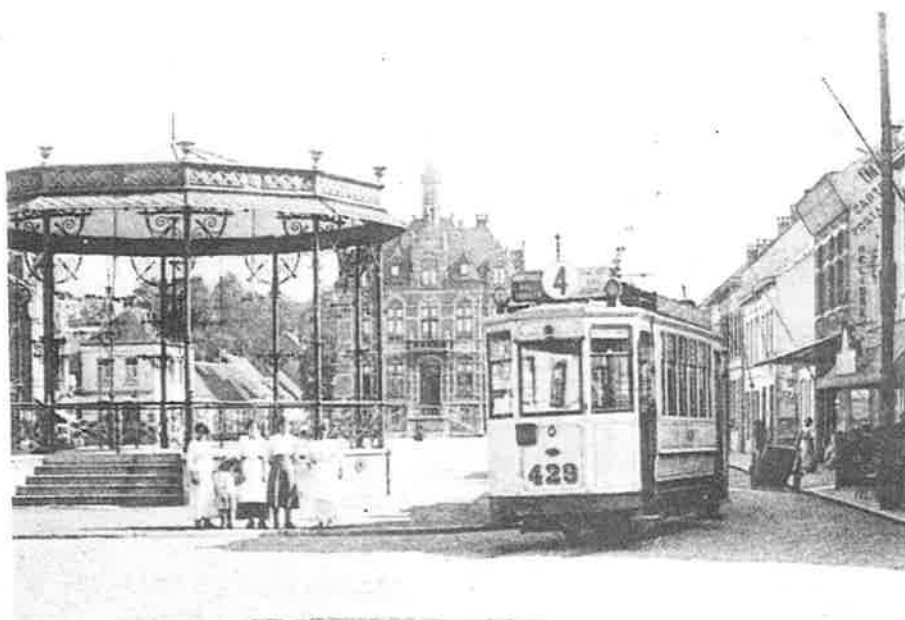




Foto 10: In mei 1966 zien wij de 4430 (ex-430) op lijn 8 (rood/geel) aan de "vestinggordel", nog vóór het begin van de "Ring"-werkzaamheden. De wagenbak is van de 182 afkomstig en heeft nog geen verdere verbouwing ondergaan. Toen was zelfs de trolley-stang nog aanwezig.

Foto 11: Enkele maanden later, in maart 1967, rijdt dezelfde 4430 een "Extra dienst" met twee 1600'en, langs de Cogels-Osylei met haar mooie Jugendstil-huizen, in de richting Groenenhoek. De wagen heeft nog, kort voor zijn uitmonstering in 1968, een pantograaf gekregen. In de achtergrond berijdt een goederentrein de Draakplaats-bruggen.



Foto 12: Juli 1968, te vergelijken met plaatje 1. De tram (onze 4430, ditmaal op lijn 24) rijdt reeds lange tijd in het midden van de De Keyserlei, die in 1968 nog door vier lijnen wordt bediend: 2, 3, 12 en 24. In de jaren '30 waren dit de 2, 3, 12, 18, 21, 23 (lijn 5 vanaf 1936) en 24, plus lijn 15 in één richting van de lus Frankrijklei-Victorieplaats-Gemeentestraat. Op de foto heeft een hele rij autobestuurders blijkbaar niet door dat de tramsporen, en dit zeker aan een halte, moeten vrijgehouden worden.

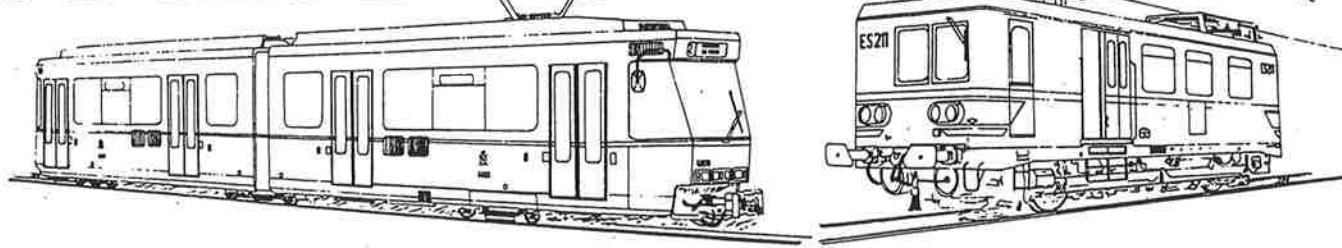
(wordt vervolgd)

Foto's en tekst: Jacques Cohn

Foto's 4, 5, 6, 9, 10, 11, 12: © J. Cohn
Foto's 1, 2, 3, 7, 8: archief J. Cohn



RAIL-AKTUEEL



NMBS

Opentunneldagen

Op zaterdag 17 en zondag 18 april 2004 hebben zo'n 80.000 bezoekers deelgenomen aan de geleide ondergrondse wandelingen door de indrukwekkende spoortunnel voor de hogesnelheidstrein tussen Antwerpen Dam en Centraal. Het begin van het bezoek startte in het Antwerpse centraalstation waar iedere belangstellende uitgebreide informatie kon krijgen over het ganse gebeuren. In de majestueuze inkomhal werden er foto's, maquettes, films en brochures voorgesteld. Vandaar werden de deelnemers naar spoor 6 geleid om er een pendeltrein te nemen naar Antwerpen Dam. Elke 10 minuten vertrok er een trein met zes dubbeldekrijtuigen type M6 voorzien van een locomotief reeks 21 of 27 aan elk uiteinde. Elke trein vervoerde zo'n 500 deelnemers. Het perron te Antwerpen Dam bevindt zich in een bocht, wat het uitstappen niet echt eenvoudig maakt. Vervolgens moesten de deelnemers via een trap en een honderdtal meter wandelen alvorens aan te schuiven en de tunnel in te duiken. Op sommige momenten waren er wachttijden van meer dan een uur. Er waren uitgebreide veiligheidsmaatregelen getroffen omwille van mogelijke aanslagen van 'andersdenkenden'. De spoortunnel bevindt zich op 20 meter onder de grond. De lengte bedraagt 1,2 km. In de tunnel waren er bijzondere lichteffecten en de nodige muziek. Terug in Antwerpen Centraal konden de bezoekers nog de toekomstige winkelgalerijen bekijken, die op straatniveau moet aansluiten. Bovengronds op het Astridplein was er nog een soort van Kerstmarkt, sorry, Paasmarkt met drankjes en hapjes. De eerste pendeltrein vertrok om 9.34 u en de laatste om 17.14 u. De Pendeltreinen reden normaliter leeg terug om hun volgende lading reizigers op te nemen. Omdat lijn 12 tussen Schijnpoort en Noorderdokken buiten dienst was, dienden de overige treinen te worden omgeleid via de goederenlijn 27A. Dit gold voor de stoptreinen naar Essen/Roosendaal, de IC-treinen en de Thalys-treinen. Omdat er steeds meer belang-

stellenden naar de spoortunnel afzakten, werden er twee extratreinen ingelegd met vertrek om 17.24 u en 17.34 u.

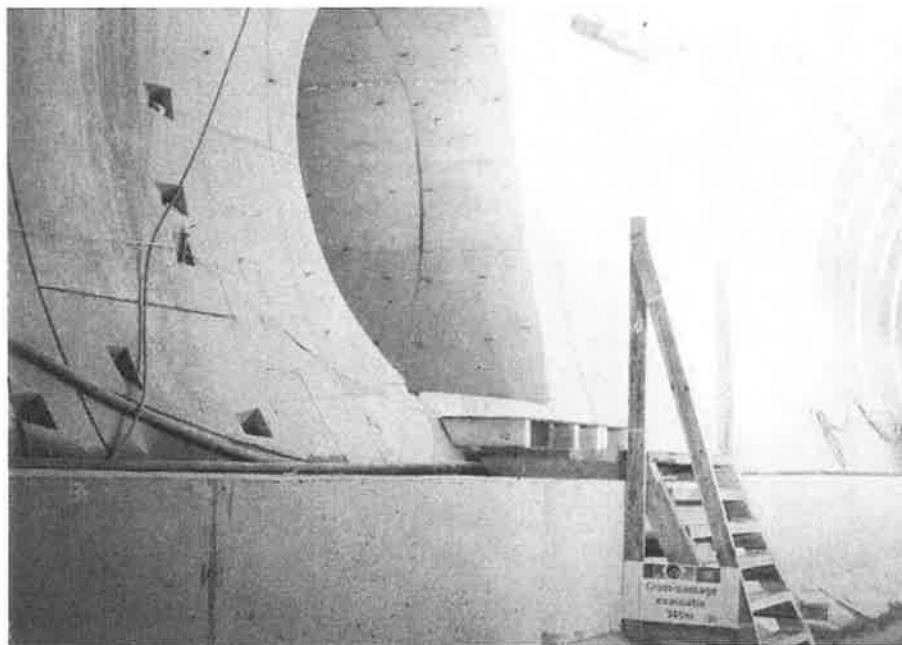
Tunnelinrichting

Bij de afwerking van de beide nieuwe tunnels, laat men niets aan het toeval over. Dit moet ook, want de kokers zijn voorbestemd voor intensief treinverkeer, met elk uur minimaal 9 reizigerstreinen per richting, die bijna uitsluitend vanuit spoorlijn 25 afkomstig zijn. Terloops, ook de dubbele spoorbaan doorheen de nieuw geboorde tunnels en de nieuwe aansluitende sporen (tot Antwerpen Noorderdokken), duidt men aan als 'lijn 25'. 20 meter onder het geklasseerde Centraal Station is een wisselverbinding voorzien die verkeer op tegenspoor doorheen de beide tunnelkokers mogelijk moet maken. Buiten de klassieke spoorbeveiliging zijn er nog een aantal extra veiligheidsvoorzieningen toegevoegd, die nieuw zijn voor spoortunnels. Aan beide zijden van het spoor is een dienstweg/evacuatiepad voorzien, die aansluiten op drie verspreide evacuatietrappen, welke uitgeven op straatniveau. Bij aanwezigheid van onderhoudspersoneel wordt zelfs de snelheid

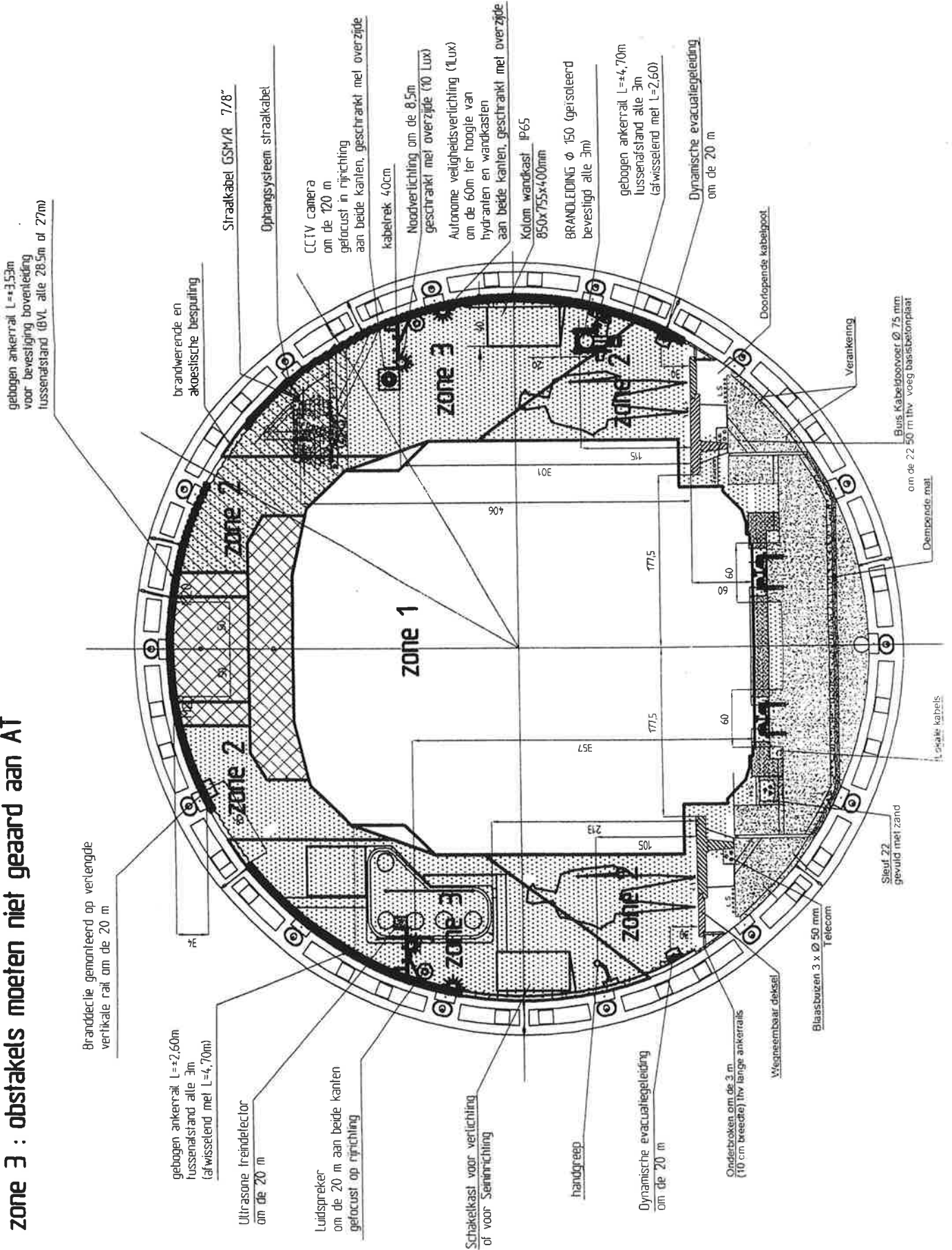
in de tunnel verlaagd van 120 km/u naar 40 km/u. Ook permanente videobewaking (camera's om de 120 meter) is in de tunnels 'standaard', aangevuld met vaste luidsprekers elke 20 meter. Verder moeten branddetectoren en een vaste brandleiding een mogelijke brand snel en afdoende helpen bestrijden en zijn de tunnelwanden speciaal voorzien van brandwerende bekleding. Om het doorgeven van trillingen, naar de woningen boven de tunnels tegen te gaan, worden de sporen op rubberen matten ingekapseld. De beide spoortunnels moeten einde 2006 in dienst zijn voor treinverkeer.

In de tunnelkoker richting Nederland kon men op twee plaatsen een verbinding tussen de beide tunnelkokers ontwaren. Onnodig uit te leggen dat deze onderdelen de evacuatie en de veiligheid bij ongeregelheden moeten verhogen. Na diverse tunnelbranden is de aandacht voor evacuatie op een vrij hoog niveau gebracht. 16/04/2004

foto: Erik Heylen



zone 2 : obstakels moeten gaard aan AT
zone 3 : obstakels moeten niet gaard aan AT



Een lege pendeltrein op terugweg naar Antwerpen Centraal ter hoogte van Schijnpoort. 17/04/2004

Foto: Alain Janmart

IC-treinen Antwerpen Brussel Charleroi

Sinds 29 maart 2004 werd een deel van de IC-treinen verzekerd met nieuwe dubbeldekrijtuigen M6. Er bleven nog enkele treinen met driedelige motorstellen rijden. Aan deze toestand kwam een einde vanaf maandag 5 april 2004. Omdat er nog steeds geen stuurstandrijtuigen zijn, diende elk stel gesleept te worden met een locomotief type 21 of 27 met achteraan een tweede exemplaar als 85 Ton extra ballast. Als dit geen vorm van energie- en geldverkwisting is! Omdat er ook dito treinen rijden van en naar Brussel, betekent dit dat er niet minder dan 20 locomotieven nodig zijn voor het slepen van deze treinen. Sommige stammen zijn voorzien van 6 of 8 rijtuigen, naargelang het tijdstip waarop de treinen rijden. Deze samenstellingen verhogen wel aanzienlijk het plaatsaanbod tussen Antwerpen, Brussel en Charleroi.

Dieselmotorwagens reeks 41

Voor veel treinliefhebbers is het zeer moeilijk om vooraf te weten welk nummer van motorstel er aankomt. Stelselmatig worden deze stellen nu voorzien van frontnummers. Het eerste stel was de 4155. Omdat men gebruik maakte van lichtgrijze kleefcijfers op de gele achtergrond, is het resultaat en dus ook de leesbaarheid bijzonder pover.

Test dieselmotorwagens Midlandsline

Nieuwe bestelorders voor treinmateriaal kunnen altijd wel voor iets uitzonderlijks zorgen op het Belgische spoorwegnet. Een Brits spooroperator uit de Engelse Midlands heeft een aantal dieselmotorstellen besteld bij Bombardier-Brugge. Alvorens men deze dieselstellen naar Engeland overbrengt, dienen deze te worden onderworpen aan enkele testritten met hoge snelheid. Tussen Gent en Kortrijk, Gent - Brugge en Brugge - Kortrijk kunnen deze dieselstellen op een aantal lijnvakken een snelheid van 160 km/u halen. Zodoende kunnen de Engelse technici het rijgedrag van deze stellen onderzoeken. Opvallend zijn wel de vrij korte rijtuigbakken van dit materieel.

Elektrische locomotieven reeks 25

Er blijven (begin april) nog slechts 7 locs over die uitsluitend gebruikt worden voor het slepen van P-treinen. Een vaste verbinding met reeks 25 is die tussen Gent en De Panne.

Een vierdelig stel van Midlandsline te Gent op 22-5-2004. Foto: Alain Janmart



Reeks 62/63

De meeste rijvaardige locs van deze reeks werden overgedragen aan de dienst 'INFRA' en slepen baan- en werftreinen. Het gevolg daarvan is dat er nog slechts zelden drieassers van de reeks 84 worden ingezet, welke nog steeds op de materielelijst van de dienst 'Infra' prijken.

Nieuwe hogesnelheidstreinen besteld

Niet vier, maar drie HST-treinstellen zijn door de NMBS besteld bij het Italiaanse AnsaldoBreda. De 3 acht-delige HST's moeten samen met 9 Nederlandse soortgenoten dienst gaan doen op de hogesnelheidslijn Amsterdam - Schiphol - Breda - Antwerpen - Brussel vanaf 2006. Voor de negen Nederlandse stellen tekende de combinatie NS (Nederlandse Spoorwegen) en KLM (Koninklijke Luchtvaart Maatschappij) onder de naam High Speed Alliance (HSA). De NMBS had eerder aan een uitbreiding van zijn Thalysvloot gedacht (vandaar ook oorspronkelijk 4

treinstellen) maar het werd een andere (Nederlandse) partner om sloop te gaan. In Nederland komt hiermee een binnenlandse HST-verbinding tussen Amsterdam en Breda van de grond, maar echter niet met de al sedert 1994 rijdende Thalystreinen, die min of meer concurrenten zijn. Buiten de andere tickets zijn de nieuwkomers ook echte treinstellen, waar de Thalys-treinen - met 8 rijtuigen tussen twee locomotieven - anders zijn van opvatting. Het nieuwe materieel heeft 250 km/u als topsnelheid, waar oorspronkelijk aan 220 km/u was gedacht. De Italianen kunnen buigen over een lange traditie inzake knowhow van hogesnelheidsmaterieel. De nieuwe halte 'Noorderkempen' wordt meer dan waarschijnlijk niet met dit nieuwe materieel bediend, maar wel met de locomotiefreeks 13 en I 11-rijtuigen of treinstellen reeks 441 - 490, die daartoe wel het Europese beveiligingssysteem ETCS ingebouwd moeten krijgen.

Alain Janmart & Erik Heylen



In de Tjalkstraat een ontmoeting met de 5804 uit 1981.

Foto: Luc Couscheir, 20 maart 2004.



De Lijn - Antwerpen

Reclamatrams

7002 Studio Brussel, ex-OP Brussel tot 02/2004

7003 Club Med., ex-Afval tot 04/2004

7005 Rubens, ex-Knack tot 03/2004

7006 Orangina, ex-Rubens tot 05/2004

7006 China Now, ex-Never stop exploring tot 03/2004

7007 Viessmann, ex-Go Pass tot 02/2004

7040 Sprakeloos, ex-Secretary tot 03/04

7041 Lessius Hogeschool, ex-Afval tot 04/2004

7044 Club Med., ex-Jockey tot 04/2004

7049 Marokko, ex-DVV tot 05/2004

7053 L'Oreal, ex-VDAB tot 04/2004

7054 Egypte, ex-Santa tot 01/2004

Hernieuwde trams

Na de 7021 in december 2003 is de 7017 in februari en de 7019 in maart 2004 terug in dienst gekomen. Ook de 7122 is in april, na de 7118 (herfst 2003), terug hersteld en rijvaardig in dienst gekomen. Beide trams waren het slachtoffer van de kop-staartaanrijding vorig jaar aan de Harmonie.

Nieuwe trams

Op woensdagavond 6 mei 2004, omstreeks 23 uur, werd de 7237 in de werkplaats PAL aan de Noorderlaan afgeleverd. Het lossen zelf gebeurt binnen in de werkplaats en niet op de sporen naar de Noorderlaan. Het is wel zo dat het al ver na middernacht is wanneer de laatste tram binnenkomt in de stelplaats PAL, waarna al enkele uren later de eerste tram vertrekt. Overigens heeft dat voor gevolg dat de

transportwagen wegens krappe manoeuvreerruimte slechts moeilijk door de poort in de werkplaats kan rijden. Eens binnen kunnen de mensen van de transportfirma dan ook direct van een verdiende rust genieten, en kan de volgende dag de tram op de sporen worden gezet. De nieuw afgeleverde trams verschijnen vrij vlug op straat voor proefritten. Zij komen echter maar in dienst wanneer er eindelijk "eenvoudige" automaten aan de haltes (van lijn 3) worden geplaatst. Tegen de start van de Ringwerken moeten er 10 nieuwe trams (7232-7241) in Antwerpen geleverd zijn en zullen er nog meer PCC-koppelstellen rijden. Inmiddels rijdt lijn 7 volledig met gekoppelde PCC's behalve de twee diensten die de avonddienst uitvoeren.

Het einde van de autobussen 1001- 1080

Vanaf februari kwam de levering van 44 nieuwe stadsbussen voor Antwerpen op gang. Zij zijn van het type 'Van Hool New A360' met MAN motor en kregen hier de nummers 4361 tot 4404. Het is

een autobus die (terug) maar twee dubbele deuren heeft en tot de uitstapdeur een verlaagde vloer. Hij is daarom universeel inzetbaar, zowel op de streeklijnen als in stedelijk gebied. De laatste exemplaren werden begin mei geleverd in de werkplaats PAL, die ze rijklaar maakte. Terzelfdertijd ging de reeks 1001- 1080 'Mercedes - Jonckheere' autobussen aan de kant. Het was voor VeBOV de gelegenheid om op 20 maart 2004 een afscheidsrit te organiseren. Met de toen oudste bus - de 1004 - werd er gereden op nagenoeg alle stadslijnen. Er werd eventjes langs de stelplaats van de Tjalkstraat gereden waar er een ontmoeting was met de reeds terzijde gestelde soortgenoten. Inmiddels zijn er een aantal van deze wagens vertrokken naar de oostkant van Europa. In de stelplaats was er ook een ontmoeting met 'A120' 5804, die toen de oudste bus in dienst bij De Lijn was en nu ook aan de kant is gezet. Op het einde van de rit werd er nog even binnengereden in de stelplaats Zurenborg. Daar werden alle in dienst



In de stelplaats Zurenborg oud en splinternieuw naast elkaar. Let even op de programmatiefout in de display van de 4380. Eind april nog steeds te bewonderen op verschillende exemplaren van lijn 25.

Foto: Luc Couscheir, 20 maart 2004.

zijnde types autobussen op een rij gezet voor een familiefoto. Momenteel heeft deze stelplaats vier verschillende types in dienst. Dit zijn de 'A300' 3081- 3110 en 3187- 3189 uit 1993-94, de 'A330' 4094- 4126 uit 2002, de 'A360' 4194- 4215 uit 2003 en tenslotte de 'New A360' 4361- 4404 van dit jaar. Voor de familiefoto verwijzen we naar onze laatste bladzijde van dit nummer. Nog even vermelden dat de 1001 momenteel in de "reserve" van Weelde staat om terzijner tijd opgeknapt te worden als museumbus. Naarmate er in april steeds meer nieuwe bussen in dienst kwamen verminderde ook de inzet van de Jonckheere's stelselmatig. De laatste lijnen waar nog oudjes reden waren de 21, 31, 9 en 1. Op 30 april reden de 1033 en 1059 op lijn 21 en op lijn 1 de 1063, 1072 en 1074.

Met dank aan de mensen van De Lijn, en meer speciaal aan onze chauffeur(s) die deze rit mogelijk maakten.

Minder-Hindermaatregelen.

Dat De Lijn in één keer en snel 130 gelede bussen besteld voor één enkele entiteit heeft alles te maken met de nakende werken aan de Ringsnelweg rond Antwerpen. Het moet een poging zijn om de verwachte verkeersknoop te helpen verlichten. Ter gelegenheid van de overhandiging van de eerste tien exemplaren, verspreide De Lijn tevens meer informatie aangaande de te nemen Minder-Hindermaatregelen, die op jaarbasis 12,2 miljoen € kosten en in drie fasen worden uitgevoerd:

1. capaciteitsverhoging met 130 gelede bussen en 10 Hermelijnen
2. sneldiensten E19 noord - E34 oost en de havenlijn
3. basismobiliteit zuiden van Antwerpen en Rupel

- Uitgangspunten:

De Lijn werd gevraagd maatregelen uit te tekenen die de hinder tijdens de werken aan de RI kunnen beperken. Twee zaken hebben De Lijn geïnspireerd: een bezoek aan Amsterdam en het eigen Pegasusplan. Enkele jaren geleden heeft Amsterdam ook grote infrastructuurwerken meegemaakt. Daar raadde men De Lijn aan om in de eerste plaats het bestaande net te versterken. (nvdr. vraag van de redactie van Rail Revue: welke waren deze infrastructuurwerken, en wat waren de andere genomen maatregelen? Misschien kan één van onze Nederlandse leden ons enige toelichting bezorgen, dank bij voorbaat. Anderzijds benadrukt het Pegasusplan de noodzaak van knooppunten, de versterking van de radiale assen (naar het stadscentrum) met verlengingen van tramlijnen en van bijkomende tangentiële verbindingen (rond de stad). Het bestaande spoorwegnet was ook een belangrijk gegeven voor de Minder-Hindermaatregelen die De Lijn heeft uitgetekend.

- Drie soorten maatregelen:

De Minder-Hindermaatregelen die De Lijn heeft verworven, hebben betrekking op drie punten:

1. de uitbreiding van het bestaande aanbod
2. de invoer van snelbuslijnen via P&R-parkings
3. het waarborgen van de doorstroming voor het openbaar vervoer

- Bijkomende capaciteit mogelijk:

De Lijn wil meer doen om de verwachte hinder op te vangen. Hieronder volgt een opsomming van de maatregelen die De Lijn nog kan nemen, mits bijkomende middelen voorzien worden:

1. opdrijven van tramfrequentie van 7,5 naar 6 minuten (+25% extra capaciteit)

2. radiale versterking op stopbusdiensten:

- 60 stadslijn Schoten (is korte 60 nvdr.)
- Sint Antonius - Schilde - Antwerpen
- Duffel - Antwerpen
- Boechout - Antwerpen

3. versterking tangentiële lijnen rond Antwerpen

- 33 Hoboken -Merksem
- Schoten - Hoevenen - Wijnegem - Wilrijk - Borsbeek - Schelle

4. opwaardering sneldiensten

- A12 noord
- A12 zuid - E19 zuid
- E313

5. versterking stadslijnen (en streeklijnen nvdr.)

- 650 Antwerpen - Kapellen - Putte
- 720 Antwerpen - Ekeren
- 420 Antwerpen - Wommelgem
- 244 Antwerpen - Deurne Zuid - Wommelgem
- 23 Keizershoek - Luchtbal - Zuid (is verlenging huidige 23 nvdr.)
- 28 Merksem - Rooseveltplaats
- 29 Deurne - Schijnpoort - Melkmarkt (nieuw nvdr.)
- 30 Merksem Keizershoek - Rooseveltplaats (nieuw nvdr.)

6. variabele versterkingen

De 130 gelede bussen worden ingezet op de hoofdasen in de onmiddellijke omgeving van Antwerpen naar het stadscentrum (Rooseveltplaats). Ze vervangen de standaardbussen, zodat de capaciteit van de bussen met 50% stijgt. Een aanzienlijk deel van de vervangen standaardbussen worden ingezet als bijkomend aanbod. De rest komt in een



Een Minder-Hinderbus verlaat de fabriek van Van Hool te Koningshooikt, 1 april 2004.

Foto: Luc Couscheir

reserve. (Dit zijn de reeksen 2388-2403 en 2573-2599, alle oudere bussen zijn of gaan buiten dienst nvdr.) Deze reserve biedt de mogelijkheid om snel in te spelen op mogelijke tekorten in het aanbod.

- Buslijnen naar Antwerpen centrum:

- 410 richting Schilde - Malle - Turnhout
- 420 richting Wommelgem - Ranst - Herentals
- 500 richting Boom - Mechelen
- 600 richting Schoten - Brecht - Hoogstraten
- 64.0 richting Brasschaat - Wuustwezel
- 65.0 richting Kapellen - Putte
- 720 richting Ekeren - Kapellen - Putte
- 770 richting Ekeren - Stabroek - Zandvliet
- 290/291/292/293/294/295/298 richting Hemiksem - Schelle - Boom

- Buslijnen in en rond Antwerpen:

- Daarnaast versterkt De Lijn ook haar aanbod op de assen rond Antwerpen:
- lijn 1 wordt verlengd tot UIA-Wilrijk
 - lijn 13 is een afsplitsing van lijn 1 te Hoboken en gaat door naar Polderstad
 - lijnen 17- 21- 22- 25- 26- 27 (Wilrijk en Berchem). Lijn 18 wordt herschikt in lijn 22 (Groenplaats - UZA) en lijn 21 (UZA - Centraal Station)
 - lijn 33 (Merksem - Hoboken)

- Havenlijnen :

Voor een vlottere bereikbaarheid van het zuidelijke havengebied, passen De Lijn en de NMBS ook daar hun net tijdens de spits aan. Vanuit het busstation aan het NMBS station Noorderdokken legt De Lijn een ringbuslijn 769 in via de Noorderlaan, Tijsmanstunnel en Scheldelaan. In de wijzerzin wordt ringbuslijn 768 ingelegd. Een kortere buslijn 767 gaat slechts tot de wijk Luithagen. Op die manier kunnen de

werknemers in de haven de bestaande congestie omzeilen (500 extra plaatsen per uur) en het traject op een vlotte wijze per trein afleggen. De bus vangt vervolgens het traject in het havengebied op. De NMBS verlengt een aantal piekurtreinen op de route Berchem - Noorderdokken. Dit station ligt aan het begin van de haven. De havenlijn komt bovenop het reeds bestaande, vanuit Antwerpen Centrum georiënteerde, havennet van De Lijn. dit net bestaat uit de volgende lijnen:

- 31 naar Stralsundweg
- 35 naar Kaai 58 Azobestraat
- 37 naar Van Cauwelaertsluis
- 76 naar Zesde Havendok, Churchill-dok en Delwaidedok

- 10 nieuwe Hermelijntrams:

Vanaf 1 september 2004 worden ook 10 extra Siemens-lagevloertrams ingezet. Elke lagevloertram vervangt twee gekoppelde PCC-trams. Zo wordt de capaciteit op twee manieren verhoogd. Ten eerste kan een Hermelijn meer reizigers vervoeren dan een PCC-tram, zodat de capaciteit op deze assen stijgt met 1400 plaatsen. Ten tweede worden de twintig vrijgekomen PCC's gekoppeld aan twintig enkele PCC's. Zo bieden we per uur 2000 plaatsen extra aan. De 10 extra Hermelijnen worden ingezet op de lijnen:

- 2 Hoboken - Linkeroever
 - 3 Merksem Keizershoek - Zwijndrecht
 - 15 Mortsel - Linkeroever
 - De 20 vrijgekomen PCC's zullen rijden op de lijnen
 - 7 Mortsel - Sint Pietersvliet
 - 10 Deurne - Melkmarkt
 - 12 Wim Saerensplein - Schoonselhof
 - 24 Silsburg - Zuidstation
- De extra voertuigen worden gestald in de stelplaatsen Hoboken en Punt aan de Lijn. De extra exploitatie kost jaarlijks 1,05 miljoen €.

- Sneldiensten:

Met de invoer van sneldiensten via P&R-parkings op de E19 noord en E34 oost, garandeert De Lijn een vlotte bereikbaarheid van de Antwerpse binnenstad. De sneldiensten E19 noord bedienen de P&R's in Brecht en Sint Job in 't Goor. De sneldiensten E34 oost rijden langs de P&R's van Zoersel en Lille. De Vlaamse regering heeft 4,3 miljoen € vrijgemaakt voor de inzet van extra sneldiensten. De sneldienst E19 bedient de P&R 's. Van Sint Job (afrit 4) en Brecht (afrit 3). De sneldienst komt enerzijds vanuit Hoogstraten-Brecht, waar hij ter hoogte van Sint Job (P&R) de E19 oprijdt richting Antwerpen. Anderzijds komt de sneldienst vanuit Wuustwezel - Maria ter Heide om eveneens ter hoogte van Sint Job (P&R) de E19 op te rijden richting Antwerpen. Via de vrije busbaan op de Bredabaan in Merksem wordt vervolgens op een snelle en efficiënte wijze de Antwerpse binnenstad bereikt. De bestaande sneldienst Hoogstraten - Antwerpen rijdt tijdens de periode van de Ringwerken de hele dag aan een uurfrequentie. Tijdens de spits wordt de frequentie sterk verhoogd en rijdt de sneldienst om de 15 minuten. De sneldienst Wuustwezel - Antwerpen is volledig nieuw en krijgt ook een uurfrequentie. Tijdens de spits wordt dit een halfuurfrequentie. Bovendien worden beide snelbussen op elkaar afgestemd, zodat tussen Sint Job en Antwerpen de frequentie nog eens verdubbelt. De sneldiensten rijden ook op zaterdag, ongeveer tussen 10 en 19 uur. Deze sneldiensten bieden per uur een extra capaciteit van 500 plaatsen. De sneldienst E34 oost bedient de P&R's van Zoersel (afrit 20) en Lille (afrit 21). Op de E34 oost rijden vandaag al verschillende sneldiensten.

- de sneldienst Antwerpen - Zoersel - Malle - Turnhout (via P&R Zoersel)
- de sneldienst Antwerpen - Wechelderzande - Vlimmeren - Turnhout via P&R Lille. Beide diensten worden tijdens de spitsuren versterkt en in frequentie verhoogd. Bovendien wordt een nieuwe sneldienst uitgebouwd: de sneldienst Antwerpen - Poederlee - Herentals (via P&R Lille). Op deze manier krijgt ook de zone ten zuiden van de E34 een goede aansluiting op het sneldienstnet. De drie sneldiensten rijden ook op zaterdag en zondag en bieden per uur een extra capaciteit van 500 plaatsen.



AGGGG...300. De federale politie zorgt op 1 april voor de nodige doorstroming van de eerste 10 autobussen richting Antwerpen.

Foto: Luc Couscheir

- Basismobiliteit zuiden van Antwerpen en Rupelstreek:

De Lijn heeft in het kader van de basismobiliteit in het zuiden van Antwerpen en de Rupelstreek middelen gekregen voor bijkomend aanbod. Met dit bijkomend aanbod biedt ze per uur 500 extra plaatsen aan. Hieronder volgt een opsomming van het bijkomend aanbod:

- bundel 290

- bundel 500

- Hoboken

- Wilrijk en Berchem

(nvdr: voor de bundel 290 betreft het een opsplitsing en versterking van de bestaande lijn 290 en 52a tot een 10' frequentie tussen Boom via Schelle naar Antwerpen Sint Jansvliet of Rooseveltplaats. Voor de bundel 500 betreft het voornamelijk een verdichting van de bestaande diensten plus een bijkomende lijn 501/502 naar de omgeving van het Eilandje, ten oosten van het Kattendijkdok. Wat Hoboken betreft is er een nieuwe lijn 13 voorzien die in Hoboken centrum afsplitst van lijn 1 en zijn terminus in Polderstad krijgt. De bestaande lijn 1 gaat verder rijden langs Wilrijk industriepark naar de omgeving UZA en rijdt afwisselend met lijn 13 op het gemeenschappelijke traject. Voor Wilrijk komt er nogmaals een herschikking van de lijnen 25/26, 17/27 en 18/21. We komen hier wellicht in ons volgend nummer op terug.)

- Doorstroming – Knelpunten:

De Minder Hinder-maatregelen hebben geen zin wanneer de bussen en trams mee stilstaan in het verkeer. Daarom worden, zowel in de stad als in de regio Antwerpen, een zeventigtal knelpunten aangepakt om een vlottere doorstroming van het openbaar vervoer te kunnen garanderen. Het gaat hier veelal om kleine ingrepen zoals het aanbrengen van wegmarkeringen, het instellen van verkeerslichten beïnvloeding en een aantal beperkte infrastructuur ingrepen (vrije tram- en busbanen, busluizen).

De bekendste knelpunten zijn:

1. de Bredabaan in Merksem
2. het kruispunt Mechelsesteenweg - Justitiestraat - Van Breestraat
3. de Turnhoutsebaan in Deurne (tussen de Lundenstraat en het kruispunt met de Craeybeckxlaan en Hoofdvranderlei)
4. de Boomsesteenweg

- Eigen busbaan:

De sneldiensten vanuit Turnhout, Herentals, Hoogstraten en Wuustwezel rijden in en rond Antwerpen op een aparte baan. Reizigers kunnen op de P&R's van Brecht, Sint Job, Zoersel of Lille op de sneldiensten overstappen.

- Oranje tornado:

Om de doorstroming optimaal te houden, zal een oranje tornado actief

zijn. Dat is een voertuig dat tijdens de werken in de binnenstad of op de invalswegen zal worden gebruikt om snel foutparkeerders te verwijderen.

130 gelede bussen voor Antwerpen.

Op 1 april 2004 (en dit is geen grap) overhandigde Gilbert Bossuyt -Vlaams minister van Mobiliteit- de sleutels van de eerste tien gelede bussen voor de Minder-Hindermaatregelen in Antwerpen aan De Lijn. Om extra capaciteit te voorzien tijdens de werken aan de Ring rond Antwerpen, bestelde De Lijn 130 gelede lagevloerbussen bij busbouwer Van Hool uit Koningshooikt (Lier). Deze bussen bieden plaats aan 17290 reizigers en worden ingezet op de hoofdassen naar Antwerpen. Door de andere Minder-Hindermaat-regelen (10 extra Hermelijntrams, snelbuslijnen via P&R-parkings en goede doorstroming voor het openbaar vervoer) mikt De Lijn op 4,5 miljoen extra reizigers tijdens de werken aan de Ring. In 2003 vervoerde De Lijn in de agglomeratie Antwerpen ongeveer 110 miljoen reizigers. Het Vlaamse gewest financiert de aankoop. De Lijn bezorgde ons volgend persbericht.

+ 20% capaciteit in en rond Antwerpen:
De nieuw ontwikkelde gelede bussen (18,19m) van Van Hool vervangen de gewone standaardbussen. Daardoor stijgt de uurcapaciteit met 5720 plaatsen, waarvan 2600 zitplaatsen. Momenteel rijden er 405 bussen en 160 trams (*) in en naar het stadsgebied van Antwerpen. De 130 gelede bussen worden geleverd tussen half maart en half juli. Daardoor stijgt de capaciteit in en rond Antwerpen met 20%. Alle bussen kunnen knielen (als de chauffeur meewil) en hebben een lage vloer, klimaatregeling, een dodehoekspegel en betere voorzieningen voor minder mobiele mensen en slechtzienden. Aan de bestelling hangt een prijskaartje van 34 miljoen €. De extra exploitatie kost 1,6 miljoen €.

- Oprijdplaat voor rolstoelgebruikers:

Alle gelede bussen hebben een oprijdplaat en een voorbehouden plaats voor rolstoelgebruikers. Als een rolstoelgebruiker bij het op- of afstappen hulp nodig heeft van de chauffeur, kan hij die met een druk op de speciale knop vragen. De chauffeur weet dan dat hij zijn reiziger moet helpen door bijvoorbeeld de oprijdplaat uit te klappen. Als de knop werd ingedrukt sluiten de deuren niet meer automatisch en kan de bus niet vertrekken.

- Werk aan 350 mensen:

Deze bestelling zorgt bij Van Hool voor de tewerkstelling van 350 mensen. Van Hool werkt van deze bestelling ongeveer

tien bussen per week af. Op 28 mei moeten 60 bussen klaar zijn; tegen 20 juli moeten alle 130 bussen geleverd zijn. De gelede bussen worden meteen ingezet op de hoofdstreekassen naar het centrum van Antwerpen. Ze worden gestald in de stelplaatsen Mechelen, Hoboken (sic, nvdr), Rumst, Turnhout, Oostmalle, Broechem, Hoogstraten, Tjalkstraat, Wuustwezel en Zandvliet.

- Gelede bussen praktisch:

Lagere vloer: De opstaphoogte bij alle deuren bedraagt 34 cm. Dat is één centimeter minder dan vroeger. Bussen knielen beter dan ooit. Ze hebben ten hoogste vijf seconden nodig om zeven centimeter te zakken. Zo kunnen de mensen die minder goed te been zijn gemakkelijker opstappen. Om opnieuw op normale hoogte te komen, hebben de bussen niet meer dan tien seconden nodig. Airconditioning is standaard om met gelijke wapens te kunnen strijden tegen de auto en haar dienstverlening aantrekkelijk te houden. Sinds 2002 bestelt De Lijn uitsluitend bussen met airconditioning. Tegen 2016 zullen alle bussen van De Lijn zijn uitgerust met klimaatregeling. (nvdr: levensduur van de bussen wordt 14 jaar). Dankzij deze klimaatregeling kan de temperatuur in de bus minstens drie graden onder de buitentemperatuur gebracht worden. De chauffeurspost heeft een afzonderlijk regelbare airconditioning en verwarming.

Roetfilters: In de bussen zijn kabels voorzien voor de namontage van roetfilters. Op termijn worden al deze bussen uitgerust met een roetfilter.

Gereserveerde plaats voor rolstoel:

Rolstoelgebruikers geraken gemakkelijker op de bus dankzij een oprijdplaat. Om ongevallen te vermijden, kan de deur enkel sluiten wanneer de oprijdplaat is ingeklapt. De toegankelijkheid van de bus voor rolstoelgebruikers is aangeduid met zelfklevers aan de voorzijde van de bus, aan de toegankelijke deur en aan de opstelruimte binnenin de bus. Eenmaal op de bus hebbende rolstoelgebruikers een manoeuvreerruimte van 135 x 135 cm. De weg naar de opstelplek voor de rolstoel is breed genoeg (90 cm). De opstelruimte heeft een gele, slipvrije vloerbekleding en is aangeduid met een duidelijk geel-zwart pictogram (rolstoel). Vanuit de manoeuvreerruimte kan de rolstoel vlot tegen het stootkussen ('strijkplank') met de veiligheidsgordel geplaatst worden. Voor rolstoelgebruikers is een bijzondere halteknoop op aangepaste hoogte (90-120 cm) voorzien om de bijzondere aandacht van de chauffeur te vragen. Bij zo'n aanvraag verschijnt een rolstoel op een display bij de chauffeur en klinkt een dubbel belsignaal (ook als de deur

openstaat of al een halte werd aangevraagd). De chauffeur weet dan dat hij de oprijdplaat moet uitklappen of dat hulp gewenst is. De rolstoel-toegankelijke deur (met de oprijdplaat) sluit niet meer automatisch. De chauffeur moet deze na controle in zijn achteruitkijkspiegel sluiten met een druk op de knop. De andere deuren sluiten wel automatisch.

Bijzondere deurbedieningsknop:

De bijzondere deurbedieningsknop is bestemd voor de rolstoelgebruiker, reizigers met een kinderwagen, personen met veel bagage, begeleiders van groepen en mensen die minder goed te been zijn. Deze knop bevindt zich op aangepaste hoogte aan de rolstoeltoegankelijke deur, zowel aan de binnen- als aan de buitenkant van de bus. De deurbedieningsknoppen zijn alleen actief als de chauffeur ze heeft vrijgegeven voor bediening door de reiziger aan een halte. Bij gebruik van deze drukknop gaat de deur open, maar sluit evenwel niet automatisch. De chauffeur moet de deur bewust sluiten, net zoals na gebruik van de bijzondere halteknop. Bij gebruik van de knop verschijnt een rolstoel op een scherm bij de chauffeur en klinkt een dubbel belsignaal om de bijzondere aandacht van de chauffeur te vragen.

Slechtzienden: Voor slechtzienden zijn de handgrepen van de deuren in contrasterend geel uitgevoerd. Uit veiligheidsoverwegingen zijn de handgrepen van de voorste deur in grijs of zwart uitgevoerd. Dit voorkomt een voor de chauffeur hinderlijke reflectie in de voorruit. Zitplaatsen op een ophoging zijn aangeduid met een contrasterende strook op de opstap.

Veiligheid: Een dodehoekspiegel is standaard op alle bussen van De Lijn. Voor de veiligheid van de chauffeurs en

de reizigers werd een alarminstallatie ingebouwd. Bij een noodoproep door de chauffeur beginnen de richtingaanwijzers van de bus te branden. Op de bestemmingsaanwijzer verschijnt de tekst 'SOS politiehulp'. Om een agressor te verjagen, wordt een stroboscopische lamp twee minuten lang geactiveerd en gaan alle deuren open. De chauffeur krijgt ook automatisch een radioverbinding met de verkeersleiding. De stuurpost van de chauffeur kan met een elektrisch bediende ruit afgeschermd worden.

De gelede bussen in cijfers:

(volgens gegevens constructeur)

lengte: 18,19 m

breedte: 2,55 m

hoogte: 3,28 m

motor DAF FE 228C Euro 3 - 228 kW

automatische versnellingsbak ZF

5HF592

brandstoftank: 320 liter

zitplaatsen: 55/55+2(*)

staanplaatsen: 98/76(*)

totaal plaatsen: 153/133(*)

kostprijs per bus: 260.500 € (*)

(*): volgens gegevens De Lijn

Spoorwerken

Vanaf april werden er enkele werven opgestart in het kader van de doorstroming voor het openbaar vervoer in Antwerpen. Naast het schilderen van diverse busstroken op de in- en uitvalswegen in de agglomeratie zijn er ook verbeteringen voor het tramverkeer.

Bredabaan:

In het centrum van Merksem verandert er in wezen niets aan de tramsporen. Wel wordt de plaats voor het wegverkeer aangepast. Zo gaan de bussen eindelijk gebruik maken van de trambedding en komen er gemeenschappelijke haltes. Eén halte verdwijnt maar

de overblijvende worden beter verdeeld over het traject. Er is een ruil gebeurd tussen het stadsbestuur en De Lijn. De Lijn krijgt haar eigen tram- en busbedding in ruil voor bijkomende parkeerplaatsen aan het Victor Roosensplein waar de oude terminus van lijn 3 dan toch verdwijnt. Verder worden de rijstroken, stoepen en halteperrons aangepast. Heel deze operatie gaat door onder de noemer van proefopstelling maar het zou ons verbazen of men naderhand alles zou terugdraaien. Ironisch is wel dat er juist de werken aan de Antwerpse Ring-snelweg nodig zijn om na 28 jaar deze eigen bedding in gebruik te nemen.

Turnhoutsebaan:

Hier komt er voor lijn 10 een nieuw tramspoor over enkele honderden meter richting stad. Vanaf de Lundenstraat blijft de tram tot aan het kruispunt met de Hoofdvlinderlei/Frank Craeybeckxlaan in het midden van de baan rijden. Ter hoogte van het voornoemde kruispunt is er kleine chicane in het tramspoor. Verder worden de haltes een weinig verplaatst. Jammer genoeg blijft er een strook van slechts enkele honderden meter (tot het Cogelsplein) die nog altijd als flessenhals zal blijven bestaan. Enkele jaren geleden werd er trouwens besloten om de huidige rooilijn te behouden, dus geen onteigeningen te doen.

Mechelse Steenweg:

Ter hoogte van het pleintje van de Antwerpse Waterwerken (AWW) werden de beide tramsporen van lijn 7 een vijftal meter opgeschoven richting AWW. Op die manier kan men nu ook een halte richting Sint Pietersvliet inrichten. Ook hier blijft er jammer genoeg een flessenhals bestaan van slechts enkele honderden meter. Deze spoorwerken werden tezamen met deze op de Leien uitgevoerd.

Reeds op 21 maart 2004 werd PCC 7029 van lijn 4 omgeleid langs de Nationale Bank om de aansluiting aan de Vriërestraat mogelijk te maken.

Foto: Alain Janmart

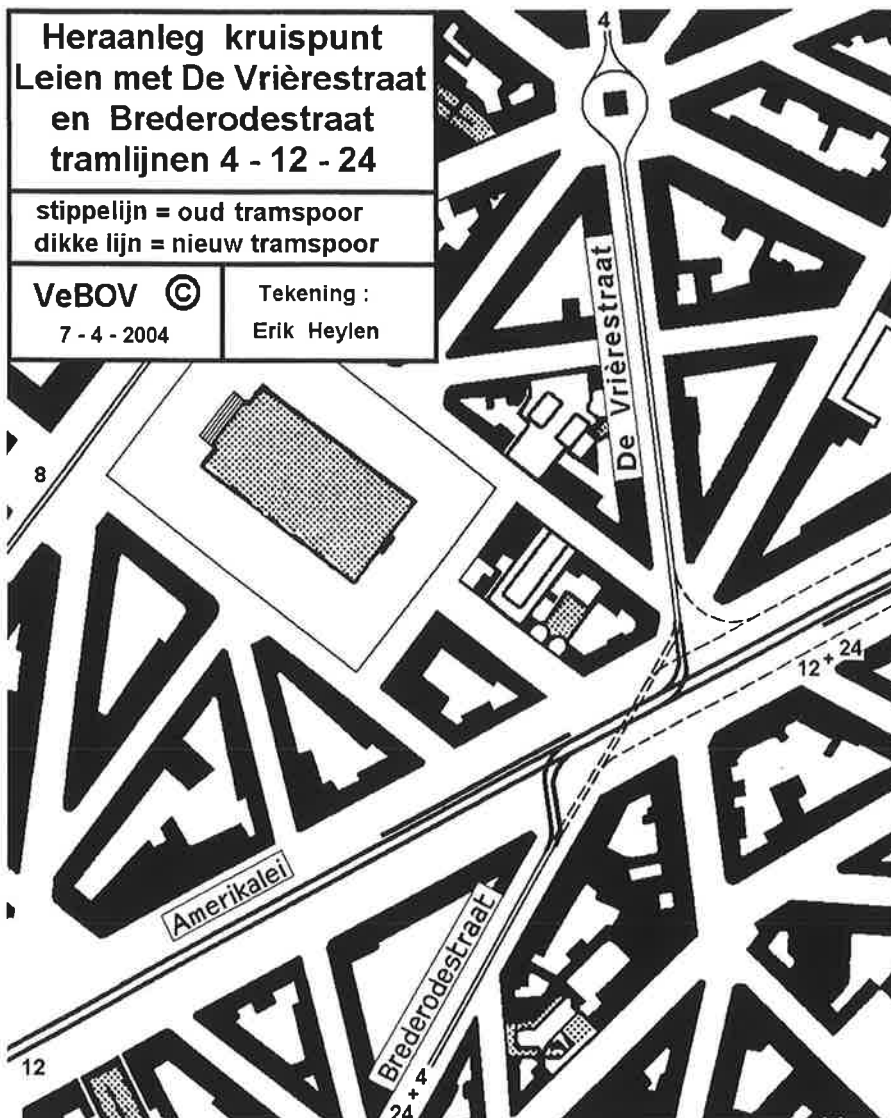


De Leien:

In het vorig nummer konden we nog net meegeven dat er ter hoogte van de Nationale Bank een tramrotonde in dienst kwam. Deze maakt het mogelijk om het overstapcomplex te verwezenlijken. Inmiddels zijn er ook in de Bourlastraat terug tramsporen aangelegd. Dit dubbelspoor ligt aan de zijde van het bankgebouwen in het verlengde van de toekomstige sporen in de Sint Jorispoort, die aldaar naar de andere zijde van de straat moeten verhuizen. Op de Leopoldplaats komt er een enigszins gewijzigde keerlus. Vanaf vrijdag 23 april 2004, omstreeks 20 uur tot de dienstaanvang maandagmorgen, werd alle tramverkeer onderbroken om de sporen van het oude traject aan te sluiten op de nieuwe eigen bedding. Dit op het gedeelte tussen Brederodestraat en de Bank. Allereerst werd de kruising van lijn 4 met de nieuwe bedding verwijderd. Op die plaats werden van tevoren geprefabriceerde immense betonblokken in het ontbrekende stuk van de nieuwe bedding geplaatst. Hier had men het gewicht een beetje onderschat zodat men genoodzaakt was om de reuzenkraan opnieuw op te stellen met enkele uren vertraging tot gevolg. De van tevoren gespannen bovenleiding diende men ook terug te verwijderen. Na plaatsing werden de ontbrekende stukken ter plaatse gebetoneerd. Inmiddels startte de aannemer met het leggen van de rails in de Brederode- en de Vrièrestraat. Aan de andere kant werden de sporen vanaf de zijrijbaan verbonden met de nieuwe bedding. Hier is er een stuk van 10 meter in de nieuwe bedding gelaten om dit mogelijk te maken.

Omleidingen:

Omdat er geen tramverkeer mogelijk was op de lijnen 4, 7, 12 en 24 werden er die dagen een hele reeks maatregelen getroffen. Lijn 4 reed enkel tussen Hoboken en Zuidstation. Lijn 12 reed enerzijds tussen Schoonselhof en Zuidstation. Vanaf het Wim Saerensplein werd er gereden tot de Nationale Bank en vervolgens over lijn 7 naar de Sint Pietersvliet. Lijn 24 reed tussen Silsburg en de Bank, meestal via de lus Leopoldplaats maar sommige namen rechtstreeks de rotonde. Voor deze drie lijnen was deze omleiding van toepassing tijdens de gehele periode. Lijn 7 tenslotte bleef op vrijdagavond normaal rijden. Enkel de zaterdag tijdens de werken aan de AWW reed deze lijn vanaf Harmonie via de lijnen 2/15 en 3 door de premetro naar Sportpaleis ondergrondse keerlus. Reeds vanaf zondagmorgen aanvang dienst reed lijn 7 terug zijn normale reisweg. Lijn 8 bleef de hele periode normaal rijden.



Tekening boven: De dikke lijnen geven de nieuwe spoortoestand weer. Voorlopig blijft lijn 12 nog via de Brederodestraat, samen met tramlijnen 4 en 24 naar het Zuidstation rijden, maar een inkorting van lijn 12 tot Nieuw Zuid is reeds gepland.

Foto onder: Een zicht vanuit een bovenleidingswagen met links de Brederodestraat en de oude sporen, en rechts de nieuwe sporen richting Bolivarplaats. Foto: Henri Janssens



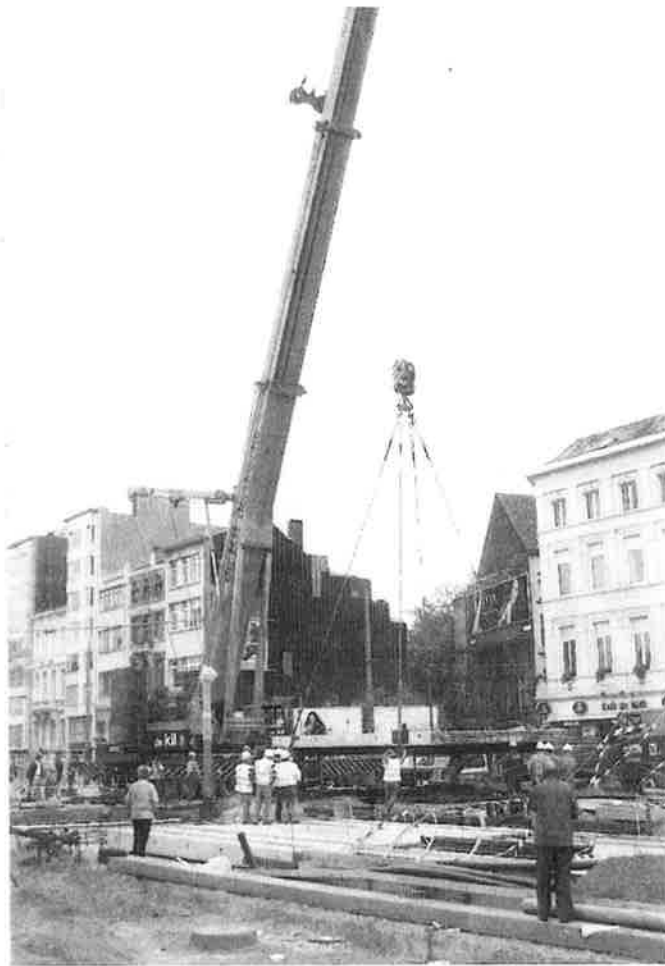


Foto boven:
Het plaatsen van de betonbedding op 24 april 2004 aan de Amerikalei/Brederodestraat.
Foto: Henri Janssens

Foto onder:
In plaats van lijn 7, die op zaterdag 24 april 2004 werd afgeleid naar PM-station Sport, reed lijn 12 door naar de lus Sint Pietersvliet vanaf Nationale Bank. Ook lijn 4 bleef die dag afwezig op zijn normale eindpunt Sint Pietersvliet.
Foto: Henri Janssens.



Tussen Zuidstation en Nationale bank reed er een buspendel. Zowel de lijnen 10, 12 en 24 hadden wel moeilijkheden bij het in en uitrijden naar en van de stelplaats Hoboken. Dit moest gebeuren via lijn 2 tot Lange Leemstraat, eerst via lijn 8 naar de lus Groenenhoek en terug via lijn 8 tot de Bank.

De proefrit:

Met omstreeks vier uur vertraging (zie de nukkige betonblok) werd er 's zondags omstreeks 18 gestart met het terug ophangen van de bovenleiding. Het werd maandagmorgen 00h15 wanneer er gestart werd met de proefrit. De 7164 reed vanaf de Brederodestraat over de nieuwe bedding tot de Bank en terug en ging vervolgens keren aan het Zuidstation. Daarna werd nog het stukje van lijn 4 in de Vriërestraat getest. Er waren slechts enkele kleine correcties noodzakelijk. Een tweede rit aan normale snelheid werd zelfs niet noodzakelijk geacht.

De inhuldigingsrit:

Maandagmorgen werd er met de nodige persbelangstelling, personaliteiten en met Hermelijn 7208 een officiële inhuldigingsrit gehouden. Met die Hermelijn ging het met het nodige gepiep en gekraak nog net goed. Inmiddels werd er aan de gekoppelde PCC-stellen vrij ernstige schade aan de schortplaten vastgesteld. Ter hoogte van de scherpe S-bochten aan de Bank werden de schortplaten van de eerste wagen achteraan en de tweede wagen vooraan beschadigd door de Scharfenbergkoppelingen. Het ontbreken van maar één cm recht spoor tussenin was de oorzaak. Gevolg was wel dat men later op de dag ging ontkoppelen en dat de tweede wagen los door personeel op reserve werd gereden. Economisch bekeken is dit niet echt, en reeds in de nacht van donderdag op vrijdag werd er mits enig gewring toch een recht stuk spoor ingebouwd. Diezelfde vrijdag bij aanvang van de avondspits haakte de panto van PCC 7005 op lijn 8 in de te slap opgehangen rijdraad van de lijnen 12 en 24 richting Zuid. Vrij snel kon men deze tram opduwen naar de lus Zuidstation. Minder dan een uur na dit incident was het de beurt aan een gekoppeld stel PCC's van lijn 8 op exact dezelfde plaats. Hoe was weer dat spreekwoord van een ezel en een steen? Ditmaal interventie van de bevoegde diensten met correctie van de rijdraad. Om toch niet in volledige chaos te verglijden werden de trams van de lijnen 7, 8, 12 en 24 omgeleid via Groenplaats en Zuidstation.

Luc Couscheir

De Lijn - West Vlaanderen

T.T.O. Toeristische tram vzw.

Sinds het overbrengen van de autobussen uit de kleine stelplaats van De Panne naar de nieuwe tram- en busstelplaats aan de terminus te Adinkerke, kon een groot gedeelte van de oude tramcollectie worden overgebracht vanuit Knokke. Het nog aanwezige tramspoor in de kleine loods werd ontdaan van cement en beton en terug berijdbaar gemaakt. Ook werd er bovenleiding in de loods aangebracht. Buiten werden de tramsporen heraangelegd en voorzien van de nodige wissels. De twee overige tramsporen in de loods werden aangelegd door stalen profielen aan elkaar te lassen. Zodoende beschikt men nu over drie sporen voor het opbergen van de museumrijtuigen. Om al deze trams op de juiste plaats te krijgen, dienden er enkele speciale ritten te worden ingelegd. Op donderdag 18 maart 2004 was er zo'n rit om standaardbijwagen 9944 met de S 9123 naar De Panne te slepen. Ook diende deze rit als praktische opleiding voor een trambestuurder van De Lijn. Daar er s' morgens slechts één tram rijdt om de 30 minuten, werd het konvooi toegelaten na de reguliere tram van 8.07 uur uit Knokke. Het eerste deel van de rit gebeurde zonder de bijwagen en diende als baanproef (examen) voor de op te leiden bestuurder. Er werd gereden tot aan de keerlus van Zwarte Kiezel in De Haan. Van daar werd er terug naar Knokke gereden om er de bijwagen 9944 op te nemen.

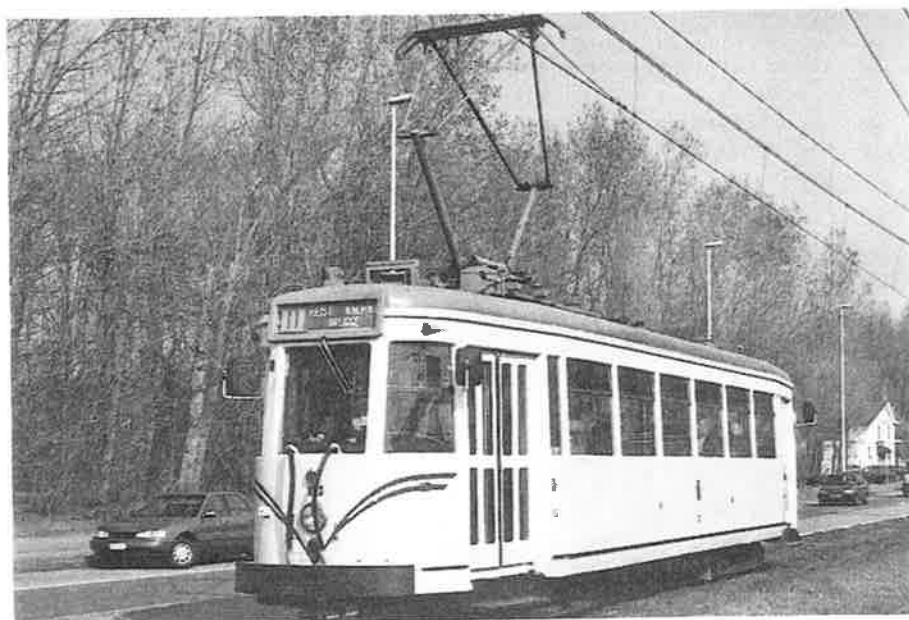
Op zaterdag 27 maart organiseerde de afdeling "tram" van het museum van Woluwe een tramronddrit met oud materiaal aan de kust. De deelnemers werden afgehaald met standaardmotorwagen 9985 en bijwagen 9944. Vanaf de stelplaats in De Panne werd er gereden met de S 9123 naar Oostende en Knokke.

Alain Janmart

Foto boven: S 9123 + 9944 op tegenspoor aan Casino van Middelkerke 18 maart 2004 foto: Alain Janmart

Foto midden: Te Duinbergen werd er even halt gehouden voor een fotostop met deze merkwaardige film. 27 maart 2004 foto: Alain Janmart

Foto onder: Vernieuwde PCC 6221 aan het te korte houten perron op het Marie Hendrikaplein. 8 april 2004 foto: Alain Janmart



De Lijn - Oost Vlaanderen

Tramuitbreiding in Gent

Sinds zaterdag 20 maart werden de kopsporen achter Sint Pietersstation in de Sint Denijslaan uitgebroken om plaats te maken voor de wissels en kruisingen van de toekomstige verlengingen naar Maalte en Flanders Expo. De tramlijnen 21 en 22 behouden hun reisweg naar Zwijnaardebrug. De trams van de lijnen 1 en 10 gebruiken de beide overloopwissels om terug te keren en wachten hun vertrektijd af achter het station. Dit zorgt soms voor enkele minuten vertraging voor de lijnen 21 en 22, wanneer deze achter een tram van lijn 1 of 10 komen. Tramlijn 40 maakt gebruik van de oude keerlus op het Maria Hendrikaplein voor het station. Er werd een tijdelijk houten perron aangelegd om het op- en afstappen mogelijk te maken.

Foto boven: Het nieuwe wisselcomplex aan de achterzijde van het station met de kopsporen voor lijn 40. Lijnen 1 en 10 gaan vervolgens linksaf naar de Sint Denijslaan. 22 april 2004

Foto: Alain Janmart

Foto midden: Tussen het Griendeplein (Rabot) en de brug over het kanaal (Palinghuizen) worden de tramsporen vernieuwd en verlegd. Begin april waren de sporen reeds vernieuwd over een lengte van 400 m. Om over te gaan naar de oude toestand dienen de trams met de nodige signalisatie op enkelspoor te rijden. Hermelijn 6311 demonstreert zijn kunnen op de S-bocht. 8 april 2004

Foto: Alain Janmart



TEC - Charleroi

Op de website van de Waalse Regering verscheen eindelijk nog eens wat over de metro van Charleroi:

"Waal minister van transport, mobiliteit en energie, José Daras, herhaalde in februari nogmaals zijn belofte voor de afwerking van de metro van Charleroi. De verdere werkzaamheden kaderen overigens in een heel verkeersplan voor Charleroi dat ook oog heeft voor de beperking van het autoverkeer, het parkeerprobleem, voetgangers, fietsers enz. Er staan drie grote werken op het programma:

1) De tak naar Gosselies-centrum zou opnieuw in gebruik worden genomen. Hiervoor krijgen een aantal kruispunten op de N5 een automatische verkeerslichtenbeïnvloeding door trams en bussen. Ter hoogte van de Carrefour

komt een parking. Aan de halten komen lijnindicatoren die de vermoedelijke wachttijd weergeven. Er komen fietsparkeerplaatsen en de halten worden aangepast aan minder-validen.

2) De aftakking naar Gilly wordt verlengd tot Soleilmont.

3) En tenslotte zou de metroring worden gesloten: de trams komen opnieuw boven bij het Tirourondpunt, kruisen de Samber over een nieuw te bouwen brug om langs de rechteroever het Zuidstation te bereiken.

Voor het hele programma wordt 75,8 miljoen € uitgetrokken."

MUSEA - Rechtzetting

Dhr. Stefan Justens schreef aan de RR-redactie het volgende:

"Naar aanleiding van de publicaties over het museummaterieel in Railrevue, het

volgende: Namens het bestuur van de VZW Buurtspoorwegmuseum vraag ik rechtzetting hiervan en het vermelden van volgende opmerkingen en correcties:

- de twee onderstations in Kalken werden inderdaad op vraag van De Lijn gesloopt, VZW buurtspoorwegmuseum heeft Achiel Ryckaert gevraagd of hij dit wilde doen. De verdere verkoop van de onderstellen aan de Nederlandse vereniging Hoorn-Medemblik is iets waar TTO volledig buiten staat, het is een initiatief van mezelf. In de publicatie lijkt het bijgevolg alsof TTO alles op zich heeft genomen.

- de besproken Leuvense motorwagen 9566 is eigendom van de VZW Buurtspoorwegmuseum; de wisselstukken van de afgebroken 9565 werden ons geschonken door Achiel Ryckaert.

- de rijtuigen A 871 en A 11572 zijn NIET naar De Panne verhuisd, wel naar Weelde. Het zijn nochtans rijtuigen eigendom van TTO."

Verenigingsnieuws

1. MAANDELIJKSE PROJECTIEAVONDEN

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

25 juni 2004 : De railkenner van het jaar (Erik Heylen). Vorig jaar was het nieuw, nu is het al een traditie. Aan de hand van 80 dia's wordt de vraag gesteld wat en waar. Wie het meest juiste antwoorden heeft wordt de railkenner van 2004. Juni is toch niet voor niks een examenmaand ?

23 juli 2003 : praatavond

27 augustus : MIVA / De Lijn, Antwerpen in de voorbije 25 jaar (Alain Janmart)

24 september : video – De Berlijnse tram en stoomtreinen in China (Fernand Vanhoey)

Brussel: 20.00 uur, vergaderzaal Anneessens, ingang Fontainasplein

11 juni 2004 : Fotokijkavond

juli en augustus: geen vergaderingen

2. VERSLAG VAN DE ALGEMENE JAARVERGADERING, gehouden te Antwerpen op 20 maart 2004

Aantal deelnemers: 22;

Aantal volmachten: 2

De deelnemers ontvangen een kopie van de agenda, van het verslag van de secretaris, van het kasverslag en het budgetvoorstel.

1. Het verslag van de algemene ledenvergadering

Het verslag van de algemene ledenvergadering van 22 maart 2003, dat werd gepubliceerd in Rail-Revue 03/2, wordt door de vergadering goedgekeurd.

2. Verslag van de activiteiten in 2003

De 4 nummers van Rail-Revue verschenen zoals voorzien, in Antwerpen en Brussel werden maandelijks vergaderingen met diavoorstellingen gehouden en er werden 2 uitstappen georganiseerd: op 5 januari met de BN 6000 in Oostende en op 22 maart een uitstap aan de Kust. Verder werd er deelgenomen aan twee busuitstappen, in Limburg en te Utrecht.

3. Jaarverslag van de secretaris

Eind 2003 had de vereniging 292 leden, te weten 292 hernieuwd vanuit 2002, 2 nieuwe leden; twee overlijdens. Het ledenaantal voor 2004 is, volgens de stand van de betalingen op 20 maart: 255 leden; hiervan 253 vanuit 2003 en 1 nieuw. De nationaliteitsverdeling is: 238 in België, 14 in Nederland, 3 in andere landen.

4. Kasverslag

Het kasverslag over het kalenderjaar 2003 wordt voorgelezen en toegelicht. De overdracht van het penningmeesterschap is niet doorgegaan, de vroegere penningmeester heeft zijn taak verdergezet zo lang dit mogelijk was, daarna heeft de secretaris dit tijdelijk overgenomen. Er waren 5630 € inkomsten van lidgelden; 145 € van intresten; 516 € verkoop. De uitgaven voor tijdschrift, secretariaat en Febelrail waren 4157 €, 28 € en 69 €, bankkosten 15 €, huur zaal 62 €. De uitstappen gaven een negatief saldo van 90 €, diversen 30 €. De lening van 1750 € aan het Buurtspoorwegmuseum werd inmiddels terugbetaald.

Op 31.12.03 was de stand van de rekeningen 14027 €. Na verrekening van nog te ontvangen betalingen, te ontvangen facturen 2003 en inkomsten voor 2004, was er eind 2003 een eigen vermogen van 10775 €.

5. Verslag van de kascommissie

De leden van de kascommissie hebben het kasverslag 2002 nagezien, dat vorig jaar niet werd goedgekeurd, alsook het kasverslag 2003. Er zijn geen onregelmatigheden vastgesteld, zodat het bestuur ontheffing wordt verleend. Toch zijn er diverse opmerkingen w.b. 2002 over de aangeschafte software (was dat nodig?) en de kosten van de uitstap van 29.12.2001 (waar zijn de aangemaakte posters en foto's gebleven?). De vraag wordt gesteld om de boekhouding aan de wettelijke vormverplichtingen te laten voldoen en ook aangifte te doen van de bestuurswijziging bij de griffie. Wat betreft 2003 wordt opgemerkt dat de facturen zouden moeten geadresseerd zijn aan de zetel van de vereniging en dat er een factuur ontbreekt. De penningmeester zal hiervoor een duplicaat vragen, anders moet het origineel per aangetekende brief opgevraagd worden. Er wordt ook gevraagd om attent te zijn voor kosten, bijvoorbeeld de aanmaak van etiketten voor adreswijziging op de verzendenveloppen.

6. Verkiezing van de kascommissie 2004

De kascommissie 2003 bestaat uit de heren Erik Heylen en Fernand Vanhoey. De heren Eddy Goens en Raf De Landtsheer worden verkozen als kascommissie 2004.

7. Bespreking van het tijdschrift

Volgende punten worden aangehaald:

- de kosten voor het tijdschrift: zie kasverslag
- het nummer 03/3 met 28 blz vergde 70 € extra voor het kopieerwerk
- het kopieerwerk is in 2004 lichtjes duurder geworden
- de redactie ziet de uitgave zoals die nu loopt verder haalbaar, maar vraagt wel om de teksten elektronisch aan te leveren
- de auteurs mogen het niet bezwaarlijk vinden dat er een redactionele afwerking gebeurt
- de wijzigingen in de lay-out worden goedgekeurd

8. Verkiezing van het bestuur

Het bestuur heeft eind december collectief ontslag genomen, op 30 januari is hierover een extra Algemene Ledenvergadering georganiseerd. Er hebben zich geen nieuwe kandidaten gemeld. In de volgende discussie treden de uittreedende bestuursleden alleen in persoonlijke naam op. Zij worden bedankt voor het geleverde werk. Aan de vergadering wordt gevraagd om prioriteiten te stellen en verantwoordelijken aan te stellen in een bestuursopdracht voor één jaar. Na een uitgebreide discussie wordt gesteld dat de uitgave van het tijdschrift de eerste prioriteit blijft, dat de vergaderingen kunnen worden verdergezet zoals gebruikelijk, dat aan de uitstappen geen voorrang gegeven wordt, maar dat de vereniging wel actief moet deelnemen aan het beleid rond het historisch rollend materieel.

De heer Stefan Justens wordt aangesteld als vertegenwoordiger bij het Buurtspoorwegmuseum en eventuele andere organismen, zoals de Commissie Historisch Rollend Materieel. Hij krijgt hiermee een feitelijke P.R. opdracht bij de verenigingen en maatschappijen, hij zal dit doen in nauw overleg met het bestuur en zal de leden regelmatig informeren via tijdschrift en voordrachten.

Er zijn ook in de vergadering geen nieuwe kandidaten voor het bestuur. De vergadering vraagt aan de uittreedende bestuursleden om in het eerstvolgende jaar hun functie verder te zetten. Zij aanvaarden deze opdracht.

9. Voorziene activiteiten

Aansluitend aan deze algemene vergadering wordt een busuitstap georganiseerd in Antwerpen. Op 12 juni wordt een treinuitstap georganiseerd, waarvoor reeds in de Febelrail-kalender en in Rail-Revue de nodige aankondigingen plaatsvonden. De activiteiten van tijdschrift en vergaderingen worden verdergezet.

10. Budget 2004

De voorziene inkomsten (lidgelden + verkoop publicaties + rente + uitstappen) bedragen 5400 €. Het uitgavenbudget bedraagt 4600 € voor het tijdschrift, 400 € voor secretariaatskosten, 75 € voor Febelrail en Morop, 125 € voor uitstappen, 200 € voor diversen, totaal 5400 €.

11. Vaststelling van de lidmaatschapsbijdrage 2005

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

12. Rondvraag

- er wordt gevraagd om in de volgende jaren te trachten de ledenvergadering niet te laten samenvallen met uitstappen van andere verenigingen
- het bestuur dankt de vergadering voor haar inzet; de vergadering wordt gesloten om 12.40.

